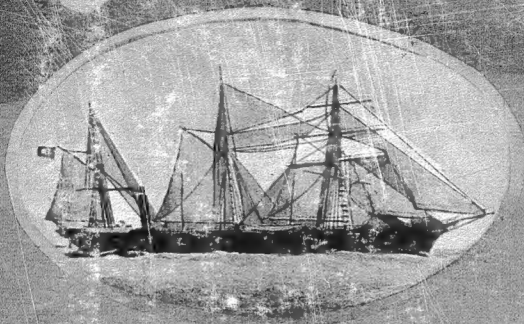


# تاريخ البحرية التجارية المصرية

١٨٥٤ - ١٨٧٩



تأليف  
خلف عبد العظيم سيد الميرى

تقديم  
د. يونان لبس رزق



الهيئة المصرية العامة للكتاب



Bibliotheca Alexandrina



0003045

هذا الكتاب دراسة تاريخية  
ترصد التطور المصري  
والعلاقات المتشابكة - عبر  
البحر - بين مصر والعالم  
الخارجي . حيث يتلاقى :  
○ التاريخ والسياسة  
○ الاقتصاد والإدارة .  
○ الجغرافيا وعلوم  
البحار .

بما تحويه من تفاصيل  
المعلومات والاحداث  
والمصطلحات . الخ .  
كل ذلك في ضوء ، تاريخ  
البحرية التجارية المصرية  
١٨٥٤ - ١٨٧٩ . . وما قامت به  
من دور مهم في فترة من أخصب  
فترات تطور التاريخ الملاحي -  
وبصفة خاصة - في هذه المنطقة  
الجيوية من العالم ، وهي  
دراسة رائدة في مجالها .

الخلاف الأمامي  
السفينة التجارية ، سواكن .  
إحدى السفن البخارية المصرية

# تَارِيخُ الْحَرِيَّةِ الْبَحْرِيَّةِ الْتِجَارِيَّةِ الْمِصْرِيَّةِ

١٨٥٤ - ١٨٧٩

تأليف

خلف عبد العظيم سيد الميرى

تقديم

د. د. يونان لبیب رزق



مكتبة دار الفکر

١٩٩٢

**الاخراج الفنى : مراد نسيم**

---



## بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

«وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها ، وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون»-

صدق الله العظيم

سورة النحل - آية ١٤



اهداء

الى روح والدي



## تقديم

هذا العمل الكبير عن البحرية التجارية المصرية في عهدى كل من  
محميد ( ١٨٥٤ - ١٨٦٣ ) واسماعيل ( ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ) سوف يحتل  
يقينا مكانة متميزة في المكتبة العربية ..

ولا يصدر هذا القول عن حماس لصاحبه الأستاذ خلف عبد العظيم  
الميرى ، وإن كان يستحق هذا الحماس لعمالة خلقه ولدهائه في البحث  
ورغبته التي لا تنتهى في الاقناع .. رغم كل تلك الأسباب للحماس  
لشخصه فان حماسنا للموضوع وليس للشخص ..

فقد توفر لهذا العمل العلمى العديد من أسباب التفرد التى يمكن  
أن نرصدها فى أكثر من جانب ..

★ هناك أولا قضية ( الاختيار ) وتبدو أهميتها هنا من أن الاختيار  
قد ركب الصعب ..

فاختيار موضوع ( عن ) البحرية الحربية ، وهو ما فعله صاحبون  
عن صاحب هذا العمل ، يمثل نوعا من الاختيار المريح ، أولا بحكم أن  
تاريخ مثل هذه البحرية التى كانت أولا وأخيرا قسما من الدولة ، تتوفر  
أوراقه فى الأرشيف الحكومية ، ثم لأن تطور هذه البحرية مرهون  
بأوضاع سياسية وعسكرية تتوفر سيرتها فى المراجع العامة والخاصة ،  
وأخيرا فان أحداثها يمكن متابعتها دونما مشكلة ، سواء فى المظان المصرية  
أو الأجنبية ..

واختيار موضوع ( من ) موضوعات البحرية التجارية ، وهو ما فعله  
قليلون قبل صاحب هذه الدراسة التى بنى أيدينا ، أمر أيضا يتسم  
بقدر كبير من اليسر ، فهو مرهون بجزئية يمكن تحديدها والغوص

فيها ، ويبدو هذا اليسر فيما يتصل بطبيعة الأوراق الأصلية للموضوع الواحد التي غالبا ما تكون مركزة في محفظة أو مجموعة من المحافظ في دار الوثائق الأمر الذي يمكن الباحث متابعتها دون عناء كبير .

أما اختيار الموضوع الذي بين أيدينا « البحرية التجارية » لمصر لفترة ربع قرن كامل فيحمل قدرا كبيرا من العناء ، وهو اختيار صعب فهو من ناحية يعالج فترة حافلة ليس في التاريخ المصري فحسب وإنما في تاريخ التحولات البحرية على المستوى العالمي وعلى مستوى المنطقة .

في التاريخ المصري فمن المعلوم أن محمد علي قد بدأ عملية التحول الكبرى ، من المرحلة العثمانية ذات قسّات العصور الوسطى الى عالم الحداثة ، وهو عالم دخلته مصر أولا من باب الجيش .

أما العصر موضع الدراسة ، سعيد واسماعيل ، فقد شهد دخول مصر الى العصور الحديثة من سائر الأبواب ، الإدارة والسياسة والاقتصاد والفكر وبينما نجح محمد علي من خلال باب الجيش أن يحفظ لمصر قدرا من العزلة ، الأمر الذي تجسّد في نظام الاحتكار الذي فرضه ، فإن خلفاءه ، سعيد واسماعيل ، قد أسقطا سياساتهما بقايا الأسوار ، الأمر الذي كانت له مردوداته .. الإيجابية والسلبية .

على المستوى المصري أيضا إذا كان عصر محمد علي قد شهد دخول السوق العالمية استثمارا « لمجاعة الحبوب » التي عانت منها أوروبا من جراء الحروب النابليونية وفرض ما عرف بسياسة الحصار القاري على إنجلترا ( ١٨٠٦ ) والتي ردت عليها الأخيرة بسياسة الحصار البحري على القارة ، فإن عصر اسماعيل قد شهد مزيدا من أسباب الدخول المصري لهذه السوق نتيجة لحدوث ما عرف « بمجاعة القطن » بسبب الحرب الأهلية الأمريكية ( ١٨٦١ - ١٨٦٥ ) وما ترتب عليها من وقف ورود القطن الأمريكي لأوروبا ، ومثل هذه التطورات كان لا بد أن تنعكس بدرجة أو بأخرى على التجارة البحرية المصرية .

على المستوى المصري ثالثا فقد عرفت تلك الفترة بناء الامبراطورية المصرية والتي كانت تقع أغلب شواطئها على البحر الأحمر ، وكانت البحرية التجارية أداة أساسية لربط أوصال هذه الامبراطورية .

على المستوى المصري أخيرا فإن افتتاح قناة السويس ( ١٨٦٩ ) قد أضفى على الموقع المصري ، المتميز أصلا ، مزيدا من أسباب التميز .

ففضلا عن الموانئ الجديدة التي نشأت عند مداخل القناة ومخارجها ، فقد أصبحت المياه المصرية المتوسطة والأحمرية تموج بسفن التجارة

من كل جنس ونوع ، وكان منطقيا أن تسمى مصر لأن يكون لها نصيب  
سوى هذه التغيرات .

على المستوى العالمى فقد شهدت تلك الفترة ظهور آثار الثورة  
الصناعية وفتح أسواق جديدة فى أفريقيا وآسيا ، ولم تكن مصر ، خاصة  
مياها ، بنيدة بحال عن ذلك التطور .

عرف العالم أيضا فى نفس الفترة ذلك المتغير الهام فى تكنولوجيا  
الملاحة عندما بدأ البخار فى الحلول محل الشراع .

وبينما أدى هذا المتغير فى جانب منه الى اتسيع حركة الملاحة  
التجارية ، سواء بسبب السرعة التى اكتسبتها السفن وخرجها من أسر  
العوامل الطبيعية ، ( الرياح والمد والجزر وما إليها ، أو بسبب زيادة  
حمولة السفن ، فانها أدت فى نفس الوقت الى زيادة الحاجة الى  
محطات تموين من الفحم والمياه ، وكان لمصر بحكم موقعها المتفرد هذه  
الميزة ، وهى ميزة كان مفروضا الا تقتصر على السفن الأجنبية وان تفيد  
منها السفن المصرية .

وقد تركت هذه التغيرات ، المصرية والعالمية ، بصماتها على مستوى  
المنطقة ، خاصة العلاقات بين مصر وبين بقية أنحاء الامبراطورية العثمانية ،  
فبعد أن كانت هذه العلاقات تتم أساسا من خلال القوافل البرية أصبحت  
تتم فى جانب منها من خلال النقل البحرى ، الأمر الذى جعل للأسطول  
المصرى التجارى وظيفة هامة فى الاتصال مع سائر أنحاء الامبراطورية  
على طول السواحل الشرقية والشمالية الشرقية للبحر المتوسط ، كذا مع  
السواحل الشرقية للبحر الأحمر .

وفى ضوء كل هذه الاعتبارات المصرية والاقليمية والعالمية جاء اختيار  
الدراسة فهما لطبيعتها وإدراكا لأن الأسطول التجارى المصرى لم ينشأ  
من فراغ أو اشباعا لرغبة خديوية لمضاهاة الدول الأوروبية الأمر الذى قد  
ينطبق على بعض المناحي من سياسات التحديث التى اتبعتها الخديو  
اسماعيل ، كدور الأويرا أو انشاء مجلس النواب ولكنه لا ينطبق على بناء  
الأسطول التجارى المصرى .

ومع قضية ( الاختيار ) وصعوباته التى وفرت لهذه الدراسة  
خصوصيتها تأتى قضية ( طبيعة ) الدراسة التى كانت تقتضى اعدادا  
خاصا .

فالدراسة التى تقع بين دفتي هذا الكتاب لا يمكن توصيفها بأنها  
دراسة سياسية خالصة كما لا يمكن توصيفها بأنها دراسة اقتصادية

بحثة .. فهي في بعض جوانبها اقتصاد ، وفي جوانب أخرى علوم بحار ،  
وفي جوانب ثالثة ادارة ، وفي جوانب أخيرة سياسة .

والتعامل مع الدراسة من هذه المنطلقات كان يتطلب من صاحبها  
استعدادا واعدادا خاصين ، ولعل الجهد الذي تطلبه هذا الاعداد يتضح  
بسهولة من قائمة المراجع التي استعان بها الأستاذ خلف عبد العظيم  
والتي تنوعت بين هذه الميادين المختلفة ، بين علوم البحار والادارة  
والاقتصاد والسياسة بل والتاريخ الحربى .

فضلا عن ذلك فان التعرض لهذا الموضوع من جانبى التاريخى قد  
قاد الباحث الى الانكباب على الوثائق المصرية ، خاصة اوراق هركات الملاحة  
التي نشأت في تلك الفترة والتي غامر الباحث بين اوراقها قاتى بكل  
كبيرة وصغيرة في تنظيماتها او اقتصادياتها او طريقة العمل فيها  
برا وبحرا .

وقد قدم لنا في هذه المناسبة ادق التفاصيل التي ترسم صورة  
كاملة للبحرية التجارية من ادارتها العليا الى وكلائها المنتشرين في شتى  
الموانئ التي تتعامل معها الى نظام العمل والتعامل على سطحها من قباطيها  
الى اصغر العاملين على متنها .

لكل هذه الأسباب فاننا نرى أن هذا العمل عن البحرية التجارية  
في مصر في فترة من فترات التحول التاريخى انما تقدم دراسة فريدة  
في هذا المجال نعود ونقول انها تسد فراغا هاما في مجال الدراسات  
التاريخية عموما وفي مجال دراسات التاريخ البحرى على وجه التخصيص ،  
وعلى الله قصد السبيل .

**دكتور يونان لبيب رزق**

استاذ التاريخ الحديث - جامعة عين شمس



## مقدمة

تتناول هذه الدراسة « تاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٢ - ١٨٧٩ » ، ولهذا البحث أهمية التي دفعت لاختياره سواء بالنسبة للموضوع أو الفترة التاريخية ، أو على صعيد التخصص الأكاديمي في دراسة تاريخ مصر الحديث .

لغى مجاله أهمية اختيار الموضوع ، وضح أنه مصر تتميز بموقع جغرافي ملاحي ، وأن هذا الموقع تمت فيه إصلاحات ملاحية كان من شأنها تشجيع العمل البحري ، منها ما تم في عهد محمد علي باشا وتبطلت في عهد عباس باشا الأول ، ثم طورت في فترة الدراسة ، ومن ذلك ترسيمة الإسكندرية وتجهيزها وإنشاء الميناءات وغيرها ، ثم الإصلاحات الجوهريّة لمزايا الموقع الملاحى والإصلاحات « بحر قناة السويس » ، علاوة على ذلك شهدت مصر في هذه الفترة تطوراً على صعيد عقد العقود الميسرة وتطوراً في حركة التبادل الخارجية ، كذلك مشاركتها في كثير من المراكم البحرية خاصة في عهد اسماعيل باشا ، مثلما شهدت تزايد لمصالح التجار والمسلمين والشركات الملاحية الأجنبية منذ انهيار الاحتكار في أواخر عهد محمد علي .

بالغنى فإن دراسة البحرية التجارية المصرية تمكن معالجة الوقوف على نجاح مصر في إيجاد أصول تجارية تحل محلها بمساعدة من موكها وما أجرتة من الإصلاحات ، ويسهم في حركة تطورها ويضع لمسطورها الحربى ويخرج من سيطرة السفن الأجنبية في أعقاب الفكاكة التشغيل البحرى في عهد عباس باشا الأول ، فكلما يسهم بدوره في الربط بين مصر والعالم الخارجى .

كذلك تتيح هذه الدراسة المجال لبحث مسألة التطور الحضارى المصرى وتواصله مع التطور العلمى بعد اكتشاف البترول واستصلاح

استخداماته ، والذي كان يعتبر ثورة في عالم الملاحة ، مثلما تتيح المجال لمقارنة حجم تطورها مقارنة بالدول الأوروبية ، ثم تفوقها عما امتلكته الدولة العثمانية ، وتقدم بالدليل العمل الموثق حقيقة قوة البحرية التجارية المصرية ، كذلك تقدم أدلة في جوانب كثيرة منها تطور حركة الاستثمارات المصرية المبكرة في شركات المساهمة التي توجب التحفظ ازاء القول بسيطرة المشروعات الأجنبية ، كذلك مدى الضرر الذي أصاب مشروعاتها من سوء ادارة بعض الأجانب وتضيق أبعادا جديدة لمسألة الصراع السياسي بين مصر وانجلترا في البحر الأحمر ، مثلما تضيق أبعادا أخرى على صعيد العلاقات المصرية العثمانية ، وأن البحرية التجارية لم تكن بأية حال بعيدة عن لعبة السياسة بكل إيجابياتها وسلبياتها ، فهي لا تقتصر على تناول موقعها أو دورها في إطار خصوصية العلاقة المصرية العثمانية ، أو خصوصية علاقة مصر التاريخية بالأماكن الإسلامية ، أو الاطار السياسي الذي ربط بين مصر وملحقاتها في افريقيا ، وانما تمتد لرصد آثار العلاقة مع الدول الأجنبية سواء بالنسبة للاستثمارات أو نشاط السفن في نقل التجارة والركاب والبريد وكيفية تصدى السفن التجارية المصرية لتجارة الرقيق قبل توقيع المعاهدة الانجليزية المصرية ١٨٧٧ .

وبصفة عامة فهي تساعد بالإضافة الى هذه الجوانب - على دراسة عهدين متباينين في فترتي حكم محمد سعيد باشا واسماعيل باشا ، التي تزوجت فيهما سمات الطموح الذي أعقبه التقهقر في عهد أولهما ، وفي عهد ثانيهما الطموح الأكبر الذي شهد الكثير من العقبات ولكن تخطاها للازدهار ، ففتت البحرية التجارية المصرية النشاط الذي استمر مصريا خالصا ومتطورا في المحيط الخارجى دون تأثره بصندوق الدين والمراقبة الأجنبية في أخريات عهده .

وبين هذا وذاك تناقش الدراسة امورا كثيرة منها على سبيل المثال مراحل تأسيس وتصفية وتحول المشروعات البحرية ، وحركة التصدير التي أقدم على تنفيذها سعيد باشا في المجيدية ، وتوقيت ظهور حركات الاضراب أو الفرار من السفن في العهد ذاته ، وتوقيت وأسباب اطلاق الاسم السلطاني على النشاط المصرى « المجيدية - العزيزية » ، ثم الاطاحة بهذا الاسم واعادة تسميتها نسبة للحكومة الميرية أو الخديوية ودلالة تلك التغيرات ، كذلك مسألة محاولة رهن الخديوى اسماعيل لأسهمه في الشركة العزيزية في بورصة لندن وأسباب تراجعه عن ذلك - وتساعد الدراسة على رصد الأسماء والمسميات والأنواع التي وجدت من السفن ، وأيضا الطبيعة الخاصة التي كانت تميز العمل داخل السفن في عالم البحار ، بالإضافة الى التوكيلات الملاحية الخارجية التي انتشرت في الكثير

والكثير من الموانئ ، وبنت كنقاط تثبيت التواجد المصرى فى الجهات الخارجية .

وأما بالنسبة للفترة فقد وضح أنها تبدأ ١٨٥٤ ويقصد بها بداية تولية محمد سعيد باشا الحكم حيث جاءت فترة فى أعقاب فترة انتكاسة سابقة وبالتالى تعطى ملمحا من النشاط ، مثلما كانت الأرصاعات الأولى مواكبة لبدايات عهد سعيد باشا .

وأما بالنسبة لانتهائها -عام ١٨٧٩- ، ويقصد بذلك اقترانها بنهاية عهد الخديوى اسماعيل ، لأنه وضع مدى التلازم بينه وبين هذا النشاط ، وخاصة منذ تحوله من الشركة العريضة الى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية التى اتخذت اسمه ، واضمحلت من بعده ، لأنه كان بمثابة صاحبها والأب الروحى الراعى لها .

والفترة برمتها كانت متميزة ومتباينة فى تاريخ مصر الحديث ، لأن كلا العهدين كان متميزا ، ففى أولهما تميز عما قبله فبدأ بمثابة التطور بعد الانتكاسة ، وعهد ثانيهما كان يجسد الطموح لمصر وكانت غترته تسبق عهد ابنه توفيق الذى شهد - بعد قليل - الاحتلال البريطانى .

أما أهمية هذه الدراسة على صعيد التخصص الأكاديمى فى دراسة تاريخ مصر الحديث ، فإنها محاولة بحثية للحاق بالدراسات التى سبقت كثيرا المدرسة التاريخية فى دراسة هذا النوع من النشاط اذ على الرغم من عدم أسبقية تناول هذا المجال فى أقسام التاريخ بالجامعات المصرية ، بالإضافة الى أن ما تناوله بعض المؤرخين لم يكن يتعدى الوريقات ، فانه على العكس من ذلك ، توجد تخصصات الاقتصاد البحرى فى كليات التجارة ، وتخصص القانون البحرى فى كليات الحقوق ، ويفوق هذا وذاك وجود أكاديمية بأسرها للنقل البحرى ، وحتى وقت قريب كانت توجد وزارة مستقلة بذلك ، أى أن الاهتمام كان مكثفا فى عدة تخصصات بهذا النشاط ، بينما تأخرت دراسة ذلك فى التاريخ الحديث الى ما قبل هذه الدراسة ، وكان ينبغى أن يخضع العكس ، أن يكون التاريخ هو المعين الذى تنهل منه التخصصات الأخرى .

ومن المفارقات أن السفن والأنشطة البحرية قد تم دراستها باستفاضة ولكن ذلك كان للفرات التى تسبق زمنية التاريخ الحديث ، على أنه تبدو أهمية دراستنا هذه فى ضوء اختلاف منهج التناول والمعالجة التى تتبعها التخصصات الأخرى ، وهى تشمل سبعة فصول تتناول الظروف التاريخية ومشروعات البحرية التجارية المصرية والإدارة بمختلف جوانبها والسفن وتطورها الكمى والكيفى والتوكيلات الملاحية ثم دور

السفن التجارية في النشاط الخارجي ، وتقتضي الامانة العلمية للاشارة الى ان هذا الكتاب كان في الاصل رسالة ماجستير - للباحث بنفس العنوان - غير منشورة يقسم التاريخ - كلية الهنات - جامعة عين شمس ، وقد اجازتها بامتياز اللجنة العلمية التي اكن لها كل تقدير واستحرام ، استاذي الدكتور يونان لبيب رزق - الذي وعاني كابد - مشرفا ١٠٠/د/ أحمد عبد المنصف محمود استاذ الادارة والاقتصاد بالاكاديمية العربية للبحر والبحري. بالإسكندرية ، أ١٠/د/ محمد عبد الوهف مبلهم بالكلية ، وقد اقتضت ضرورة عملها للنشر - بما يتفق مع هذا الحيز - حذف بعض الفصول والعناصر مثلا ففصل خاص بالمؤسسين والمساهمين وانتماءاتهم وكذلك الملاحق ٠٠ دون اخلال جوهرى بالمادة العلمية ، والدراسة في مجملها تعتمد على كم كبير من الوثائق غير المنشورة والدوريات والمراجع المتخصصة ، وأوردنا بيانها في قائمة المصادر والمراجع .

وفي النهاية فاني مدين بالفضل لكل من قدم لي العون ووقف لي جانبي منذ ان كانت فكرة حتى خروجها على هذه الصورة ، أساتذتي في سائر الجامعات المصرية وخاصة استاذي الدكتور صلاح العقاد ، وأستاذي الدكتور رؤوف عباس والدكتور يواقيم رزق والأخ الصديق الدكتور حمادة محمود اسماعيل الذين وقفوا كثيرا لي جانبي ، وفي مجال عمل رؤسائي وزملائي وزميلاتي في الهيئة المصرية العامة للكتاب وخاصة مركز تاريخ مصر المعاصر والمركز الاعلامي وإدارة النشر وقطاع المطابع ودور الوثائق الحكومية ٠٠ اما زوجتي ولولادي غانني أعجز عن التعبير بما يستحقونه من الشكر والعرفان ، وكذلك أبنائي غريتي « البركة - ملوى » أهل جميعا ٠٠ الذين دعوا بخطوي بكل حب وإخلاص ٠٠ أسأل الله أن يعزى الجميع عني خيرا .

وبصفة عامة فلن هذه الدراسة ما هي الا محاولة يأمل الباحث أن تسد نقصا في المكتبة التاريخية وأن تمثل اضافة في مجال دراسة البحرية التجارية وتاريخ مصر الحديث .

وبالله التوفيق .

عليه السلام

## تمهيد

### البحرية التجارية في مصر قبل ١٨٥٤ ماهيتها والمعطيات الجغرافية وخلفيتها التاريخية

---

أولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته •

ثانيا : الموقع الملاحي المصرى فى ضوء المعطيات الجغرافية والتدخل  
البشرى •

ثالثا : الخلفية التاريخية « البحرية التجارية فى مصر فى عهد عباس باشا  
الأول •



## أولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته

تشغل البحار والمحيطات ما يقرب من ثلاثة أرباع مساحة العالم (١)، وكان من شأن تلك المساحات أن تمثل حلجرا بين الاتصال ، بيد أن الإنسان تمكن من قهر ذلك الحاجز ، فسطر في « قصة ركوب البحر » فصلا متمما (٢) ، وجاء التطور الحضاري فأنضج البحر والأنشطة الانسانية القائمة عليه للعلم والدراسة ، ومن ثم جاءت التصنيفات تميز كلا من تلك المجالات كل حدة .

### أولا : مدخل عام :

بداية وقبل التصدي لحلولة فهم ماهية البحرية التجارية ، هناك مفاهيم ينبغي ادراكها في إطار تطور الأنشطة البحرية تاريخيا ، ففي البداية جاءت الملاحة التي يرجع تاريخها إلى الإنسان الأول ، ربما حين اكتشف طفو الأجسام على سطح الماء وامتناعها بحبه وتطلعه الفريزي ، أو حينما اضطرت له إلى ذلك غريزة حب البقاء ، ويرى البعض أن الملاحة قد بدأت بصورة جدية ، حينما فكر الإنسان « فنا » في استخدام وتوجيه السفينة الأولى ، للسير بها في خط سير معين ، ثم أخذ يطور هذا الفن خلال آلاف السنين إلى علم واضح الأركان (٣) ، حتى بدت الملاحة في العصر الحديث تعني « فن تحديد موقع السفينة » وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر (٤) .

(١) عبد الحكيم جمال الدين : حorie البحار العامة « مجلة الأسطول » : العدد ٤ ، أكتوبر ١٩٥٣ ، ص : ٦٦ .

(٢) صلاح الدين علي السامي : النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٧٦ ، ص : ١٤١ .

(٣) القوس حبيب صادق : تاريخ الملاحة ، « الأسطول » : العدد ٢٧ ، فبراير ١٩٦١ ، ص : ١٨ .

(٤) Navigation is the art of finding the position بالانجليزية (★) of the ship... and conducting her safely from place to place.

— محمد فرغل : للملاحة البحرية الالكترونية ، مراجعة ياقوت حميد ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٧٦ ، ص : ١٣ .

ولما كانت الملاحة في ضوء هذه التعريفات قد بدت في صورة مصطلح عام ينصرف « مكانيا » الى سائر المياه سواء كانت في البحار أو المحيطات أو الأنهار وهو ما تتناوله تفصيلا البحوث القانونية (٤) ، من ثم حاولت بحوث البحرية الى التوصل الى تعريف محدد للملاحة البحرية على حدة ، فذكرت « أنها سبيل من سبل النقل .. في البحار والمحيطات التي هي ملك مشاع للجميع ، وطريق .. او يمر ينطبق عليه القول المأثور The Oceans Fields are Fair and Free (٥) ، وهي في ذلك تلتقى مع الآراء القانونية في اعتبارها « الملاحة البحرية » أنها التي تتم فعلا في البحر بأوصافه الطبيعية والجيولوجية .

أما من حيث أنواع الملاحة البحرية ، فقد تعددت الآراء حولها ، فالبعض يصنفها تبعا لأهميتها الى نوعين : ملاحة رئيسية تدرج تحتها جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب أغراضها كالتجارة وغيرها ثم الملاحة المساعدة كالإرشاد وما الى ذلك ، ثم تقسم حسب المسافة والأخطار الى ملاحة في أعالي البحار ثم ملاحة ساحلية ، وهذه الأخيرة تنقسم الى ساحلية صغرى أى بين ميناءين على بحر واحد ، وكبرى بين ميناءين على بحرين مختلفين ، أو تقسم النوع ذاته الى ملاحة « ساحلية أهلية » و « ساحلية دولية » (٦) ، ورأى آخر يضيف الى أقسام الملاحة الساحلية « شاطئية أو حدية » (٧) ، وفي الاطار المكاني لاتفضل كون الملاحة بحرية أو نهريّة أم مختلطة بينهما معا .

ثم تطرح بعض بحوث البحرية تقسيمات أخرى للملاحة البحرية ، فهي تبعا للمدى : ساحلية ثم مفتوحة في جميع البحار ، أو خليط بينهما ،

(٤) تعرفها البحوث القانونية قارة بأداة الملاحة وأخرى تبعا لمكانها ، وثالثة للقانون الذي تعامل به وغير ذلك ، وللمزيد : - د. أميرة صدقي : دروس في القانون البحري ، جزء أول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ط ١٩٧٤/١ ، ص : ٣٩ - ص : ١٨ .  
- د. محمد طلعت الفقيهي : دراسات في القانون البحري ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ط ١٩٥٦/١ ، ص : ١٧ ، ١٨ .  
- د. محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري ، جزء أول ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص : ١٤ - ١٧ .

(٥) اسامة محمد عدلى عبد المصطفى : صناعة النقل البحري ، بحث غير منشور ، بإشراف أستاذ : محمد توفيق ، معهد ادارة واقتصاديات النقل البحري ، أكاديمية النقل البحري ، الاسكندرية ، د.ت ، ص : ١ .  
(٦) للمزيد : د. محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية في التشريع العربي المقارن ، معهد الدراسات العربية ، القاهرة ١٩٦٠ ، ص : ٣ - ٩ .  
- د. محمود سمير الشرقاوي : مرجع سابق ، ص : ١٨ - ٢١ .  
(٧) د. أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص : ٣١ .



وتحوى الساحلية الملاحة الدولية والأهلية ، وطبقا لمدى التوقع الملاحي  
الى : ساحلية ، فلكية ، تقديرية ، مساكنة (٨) .

وعلى الرغم من تباين تلك الآراء ، فانها تكاد تتفق جميعا على أن  
الملاحة البحرية من حيث أغراضها تنقسم الى ثلاثة أقسام : تجارية وهي  
ما يتناوله الباحث ، ثم صيد وأخيرا نزهة ، ثم أضاف البعض  
الحربية (٩) .

### ثانيا : ماهية البحرية التجارية :

لما كانت البحرية التجارية قد صنفت ضمن الملاحة الرئيسية ذات  
الغرض التجارى البحرى الواضح ، فانه لا تبدو ثمة اختلافات كبيرة حول  
ماهيتها ، فالمراجع القانونية ترى أنها « هي التي يراد بها نقل البضائع  
والمسافرين فى البحر بقصد تحقيق ربح وتخضع للقانون البحرى » (١٠) .

ولما كان هذا النوع من النشاط يتفق مع ماهية النقل التى هي  
« حمل الأشخاص والمتاع والأخبار من جهة لأخرى » (١١) ، من ثم أطلقت  
بحوث البحرية على ذلك النوع مصطلح « النقل البحرى » تمييزا له عن  
الأنواع الأخرى ، ثم قسمته بحسب المكان الذى يتم فيه الى نوعين :  
ساحلى ويشمل « نقل ساحلى كبير » ، فى حالة اذا ما كان النقل يتم بين  
مينائين لدولة واحدة واقعين على بحرین مختلفين ثم « نقل ساحلى صغير »  
وهو الذى يتم بين مينائين لدولة واحدة واقعين على بحر واحد ، أما النوع  
الثانى فهو ملاحة أعالي البحار ، وهو ما يتم بين موانئ دولة أخرى بفض  
النظر عن المسافة (١٢) ، ثم أضاف رأيا آخر ، أن البحرية التجارية  
تبعاً لخطوط سيرها تصنف الى خطية (Liner) أى معلومة السير  
والزمن ، ثم حرة (Free) .

وفى الواقع ، فإن مثل تلك الأمور التنظيمية كخطوط السير ومجالات.

---

(٨) محمد فرغل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٥ - ١٩ ، وقد أضاف لهذه الأنواع ،  
الملاحة بالراديو .

(٩) وزارة النقل البحرى : النقل البحرى ، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ،  
القاهرة ١٩٧١ ، ص : ٥ .

(١٠) - د . محمد كامل أمين ملش : مرجع سابق ، ص : ٩ .

- د . محمود سمير الشراوى : مرجع سابق ، ص : ٢١ .

(١١) - د . عبد المزين مهنا : اقتصاديات النقل ، مطبعة الاقتصاد ، مصر ط ١٩٣٦/٢ .

ص : ٥ .

(١٢) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٥ ، ٦ .

(١٣) محمد فرغل : مرجع سابق ، ص : ١٦ .

نشاط السفن في البحر ، كانت تتحدد وفقاً لقره لوائح ( نظامامات ) الشركات البحرية وما يقوم مقامها ، أما الرقوى القانونية السابق عرضى نوعيات منها (١٤) ، فكان يعتد بها اذا استدعت الضرورة تطبيق القانون البحرى ، وخاصة حين تواجه السفينة حوادث أو أخطار معينة (\*) ، اذ أن السفينة تعتبر وسيلة أو أداة للملاحة عامة ، تنضوى ضمنها كافة أنواع السفن وصميتها (١٥) .

وعلى الرغم من تعدد الآراء حول التعريفات القانونية للسفينة (\*\*)، فإن الآراء لا تختلف حول اعتبارها جزءاً من إقليم الدولة التى تحصل عليها ، ولكن السفن التجارية فهي لا تعتبر جزءاً من اقليم الدولة ( فيما يحدث منها أو فيها ) حادثت قد دخلت الموانئ أو المياه الإقليمية للدولة

(١٤) مما لم يتم تناول تسميات مياه البحر الى مياه داخلية ( البحار المغلقة وشبه المغلقة ) ، مياه اقليمية أو بحر اقليمى خاص بالدولة ، منطقة مجاورة للسافة ، أعالي البحار وتشمل كل أجزاءه المتبقية ، وكانت تحكم تلك التسميات عدة أمور فقهية .

لمزيد : د . جعفر عبد السلام : قواعد العلاقات الدولية فى القانون الدولى والقرية الاسلاميه ، مكتبة السلام ، القاهرة ط ١/١٩٨٥ ، ص - ص : ٤٧٤ - ٤٧٥ .

- رضا زين العابدين جمه : النطاق المكاني للحرب البحرية ، « الاسطول » : العدد ٥٦ ، السنة ١٦ ، أغسطس ١٩٦٨ ، ص - ص : ٦٤ - ٦٦ .

(\*) تصنف البحوث القانونية القانون البحرى الى القانون البحرى العام ، والخاص البحرى ، ويقسم العام الى دول بحرى وقانون امارى ثم جنائى ، أما الخاص فينقسم الى دول خاص بحرى ، والقانون التجارى ولكل من هذه القوانين حيز فففى طبيعى ، أما عن أمثلة تأثير ذلك فى الحوادث فهو فيما يورده الدكتور ملش عن اصطدام السفينة التجارية المصرية « الشرقية » بسفينة هولندية تدعى Batouk فى نهر التاميس فى ١٩ أكتوبر ١٨٧٩ ورفض الحكومة الانجليزية دفع الحكومة المصرية بئس الاختصاص ، واستصدرت الشركة الهولندية أمراً من المحكمة البحرية العليا فى لندن بحجز السفينة ، لأن الصدام وقع فى المياه الانجليزية .

لمزيد : - د . أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص : ٤ .

- د . محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣ ، ٤ .

- د . محمد كاتلى أمين ملش : مرجع سابق ، ص : ٥١ .

(١٥) درويش النخيل : السفن الاسلامية على حروف المعجم ، جامعة الاسكندرية ١٩٧٤ ، ص : ٥٧ ، وللمزيد سنيتم تناول ذلك فى « سلق البحرية التجارية » .

(\*\*\*) تذكر المراجع القانونية عدة آراء حول تعريف السفينة منها « أنها كل منشأة تستخدم فى السير بحرا ، أو أنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد » ، وكذلك قولهم « أنها كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح » .

لمزيد : - د . لميعة صبرى : المرجع السابق ، ص - ص : ٤٣ - ٤٥ ، - د . محمود

سمير الشرقاوى : المرجع السابق ، ص - ص : ٤٦ ، ٤٧ .

أجنبية (١٦) ، ، وهي في ذلك عكس السفن الحربية مثلا ، التي تعتبر جزءا من اقليم الدولة أينما حلت ، مع ملاحظة أن جميع السفن البحرية متى غادرت موطنها الوطنية تصبح اذارتها كمجتمع مستقل ، كما أنها مجتمعة تتباين مواصفات كل منها حسبما يقتضيه نشاطها ، ولذا يمكن أن نطلق على البحرية التجارية تبعا لسفنها الخاصة ونشاطها الخاص الاسطول البحري التجاري Commercial Maritime Fleet ، وإن كان البعض قد أورده كذلك (١٧) إذا كان ملوكا للدولة ، لما إذا كانت السفن التجارية ملوكة للأفراد أو الشركات المساهمة فاصطلاح على أنها Merchant Ships ، وعادة فقد كان عماد هذا أو ذاك مجموعة السفن التجارية The Merchantile marine أو السفن المختصة بالتجارة البحرية The merchant maritime Shipping لكن في ضوء المعطيات التاريخية تداخلت أعمال السفن التجارية مع بعض أغراض ملاحية أخرى ، كأن يتم استخدامها أو تحويلها للأغراض الحربية ، كذلك لم يكن يتحدد صراحة في خطوط سيرها هل هي خطية أم حرة ، لو أنها كانت تزاوّل الاثنتين معا ، وذات الشيء بالنسبة لتقسيمات نشاط البحرية التجارية تبعا للمسافات والأخطار ، فقد كانت تبحر في جميع المناطق الساحلية والاقليمية والمجاورة ، وأعلى البحار أو في بحر واحد أو أكثر ، بين الدولة الواحدة أو عدة دول ، أي أن النشاط لم يكن يتم طبقا للتصنيفات الحاضرة التي عرض لها الباحث ، وإنما كان واقع النشاط مؤيدا لها ومتسقا مع غالبيتها في ضوء ظروف الفترة التاريخية للبحث (\*) ، الأمر الذي يدفع بأن مثل هذه التصنيفات القانونية والبحرية الحالية ، لم تكن واضحة المعالم في عصر الحديثة ، خاصة إزاء تحديد ماهية التخصص الدقيق لاستقلال البحرية التجارية وكونها ذات غرض ملاحى محدد .

كذلك يمكن القول بأن عدم وضوح صورة التصنيفات الحاضرة في ضوء المعطيات التاريخية ، قد أدى الى حقيقتين يمكن ملاحظتهما في غالبية البحوث التاريخية التي تناولت هذا الموضوع وهما :

(١٦) كمال عبد الرحيم : السفن في البحر لأي قانون تظحم « الاسطول » العدد الرابع أكتوبر ١٩٥٣ ، ص : ٦١ .

« - مشام علي صادق : السفينة مجتمع مستقل ، « الاسطول » العدد ٧٧ السنة ٢٢ يوتية ١٩٧٤ ، ص - ص : ٣٦ - ٣٨ .

(١٧) مصطفى محمد عبد العزيز : النقل البحري في خدمة القوات المسلحة ، « الاسطول » نفس العدد والتاريخ ص : ٦ .

(\*) سيتم تناول ذلك من خلال الرصة القانونية بدءا من البحث الحالي وحتى نهاية الدراسة .

**أولاً :** حدث نوع من التداخل فاطلق البعض مصطلح « الملاحة البحرية » ، مدلولاً لنشاط الأسطول التجارى أو الشركة البحرية (١٨) ، وقد عرض الباحث سلفاً لمفهوم الملاحة المستقل بإعتباره مفهوماً عاماً تندرج تحت لوائه أنواع متعددة ، متى اقترنت بالبحر .

**ثانياً :** يرتبط بهذه الملاحظة نقطة أخرى تتعلق بدات التداخل ، فلا يصح الحديث عن نشاط البحرية التجارية منضوياً تحت مصطلح البحرية المصرية ، ويحول إبهام ذلك إذا ما أشرنا الى العرف البحرى (\*) الذى قضى بقصر اسم « بحرية » على سفن الحرب والسفن التى تؤدى وظائف الشرطة (١٩) ، وفى غيبة تلك النظرة العرفية تتداخل رؤى كثيرة ، ولذا أصابت بعض البحوث التاريخية حين دقت واتخذت مصطلح البحرية مدلولاً للأسطول الحربى (٢٠) Naval Fleet ، وبالطبع تلك التى حددت الأسطول التجارى مدلولاً للبحرية التجارية (٢١) .

**ومن المرجح أن ذلك يرجع الى عدة عوامل :** كتداخل النشاط بين

(١٨) راجع : د. أحمد أحمد الحنة : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، مكتبة النهضة العربية ط ١٩٥٨/٣ ، ص : ٢٣٦ .

د. سيز محمد طه : الملاحة البحرية فى عهد محمد سعيد باشا ، مكتبة سعيد وألفت ، جامعة عين شمس ، القاهرة ١٩٨٤ ، ص ، ص : ١ ، ٣ .

(\*) تناولت البحوث القانونية العرف البحرى فى مواضع متعددة ، فذكرت د. أميرة صدقى « أن القانون البحرى قد نشأ نشأة عرفية فى شكل عادات اتفاقية متعارف عليها فى البلاد المهتمة بالملاحة البحرية ، ثم توالى الأخذ بهذه العادات حتى استقر احترامها فى النفوس وأصبح لها قوة إلزام ذاتية » ، وأضاف د. جعفر عبد السلام « أن المؤتمرات القانونية تحاول أن تقنن أساساً القواعد العرفية السائدة بين الدول كأساس لسلها فى مجال وضع اتفاقية لقانون البحر » ، وأضاف د. سلامة عبد الله « لذا يجب حتماً أن تكون نصوص القانون .. موافقة للعرف » .

للمزيد : د. أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص : ١٥ . د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص : ٤٨٦ .

د. سلامة عبد الله : مقدمة القوانين ، مطبعة رعمسيس ، القاهرة ١٩١٣ ، ص ، ص : ١٧ ، ١٦ .

(١٩) مجلة الجيش المصرى : العدد الثالث من المجلد الأول ، يناير ١٩٣٩ ، ص بحث تاريخى فى البحرية » ص : ٣٦٠ .

(٢٠) السيد سيد أحمد دياب : البحرية المصرية خلال حكم اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، رسالة ماجستير غير منشورة بإشراف د. / عمر عبد العزيز ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة طنطا ١٩٨٥ ، ص : ج ، من المقدمة .

د. محمد محمود المروجى : البحرية المصرية فى العصر الحديث د. تاريخ البحرية لمصرية » جامعة الاسكندرية ١٩٧٣ ، ص ، ص : ٦٠٧ ، ٦٠٩ .

(٢١) د. محمد صبرى : تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليوم ، دار الكتب لمصرية ، القاهرة ط ١/١٩٦٦ ، ص : ١٣٩ .

السفن الحربية والتجارية وعدم بروز دقيق في بعض الفترات التاريخية لبور كل منها على حدة ، أو لعدم تبلور النشاط في أوجه متكاملة ، وربما لغيبية وثائق البحرية التجارية المصرية وهو الأرجح ، وعلى أية حال ، فإنه في ضوء الرؤى التصنيفية والنظرة التاريخية يمكن القول بأن « البحرية التجارية » ( الأسطول التجارى ) هي فرع متميز من الملاحة البحرية ، مجال نشاطها البحر بجميع أجزائه ، أدواتها الأولى السفن البحرية للأغراض التجارية بمواصفاتها المتميزة ، وعملها الأول النقل والتجارة ، في إطار النظم البحرية التي تكفلها السيادة الوطنية والقوانين الدولية » .

### ثالثاً : أهمية البحرية التجارية وواجباتها :

تبدو أهمية البحرية التجارية الأولى والأساسية فيما تقوم به من دور في نقل التجارات الدولية عبر البحار ، ولما كان التبادل الدولي عبارة عن المعاملات التجارية في صورها المتعددة ، التي تنشأ بين أفراد وحكومات يقطنون وحدات سياسية مختلفة ، ومن ثم أصبح هذا التبادل ذا طبيعة مزدوجة ، لأن كل دولة تعتبر مصدرة ومستوردة في وقت واحد (٢٢) ، وهذا الازدواج كان يمل بالضرورة وجود سفن تلزم لنقل حركتي أو شقي التبادل وهما الصادرات والواردات ، التي تشمل بطبيعة الحال البضائع والركاب والأخبار اتساقاً مع طبيعة النقل .

وقد أذكر من أهمية استخدام السفن في النقل الدولي حتى نهايات فترة البحث خلال القرن التاسع عشر ، أنها تكاد تكون الوسيلة الغالبة ، والرئيسية في حركة النقل العالمى ، أما اعتماداً على كون المياه في البحار والمحيطات وغيرها هي الغالبة على سطح الكرة الأرضية ، وبالتالي فهي المتسع الأكبر الذى يتيح الحركة لأدوات النقل البحرية ، وأما لكونها كانت تمسك في الاستخدام تبعاً للتطور الحضارى العالمى وسائل النقل الدولية الأخرى ، التي لم تكن قد استخدمت بعد كالوسائل الجوية (\*) أو البرية الحاضرة المتمثلة في السكك الحديدية ، وخاصة على مستوى مصر والدول المجاورة .

(٢٢) د . حسن كمال : أصول التجارة الدولية ، ص : ١٢ .

(\*) جاءت فقرة في المجلة الأمريكية To use the sea عن النقل البحرى ومقارنة أهميته وجدواه بالنسبة للنقل الجوى تقول « من قال أن النقل بالطائرة أسرع من النقل البحرى ! ، فلو قارنا بين حولة الطائرة وعدد الرحلات التى يمكن أن تقوم بها لى تنقل كمية البضائع التى تنقلها مركب واحدة ، لعلمنا من هو أسرع » .  
- شريف على حجازى : النقل البحرى كآحد عناصر القوة البحرية ، بحث غير منشور بإشراف أ . محمد شفيق مى ، قسم إدارة واقتصاديات النقل البحرى ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، الإسكندرية ، د . ص : ٣٥ .

وبالإضافة إلى ذلك فإن النقل البحري قد بدأ حسيماً يراه البعض  
 « الأمثل في خدمة التجارة المولية » (لأنه) الأرخص والأقل كلفة ، وهو  
 الأكثر مرونة واستجابة للنمو المتوالي في حجم هذه التجارة ٠٠ ويزكي  
 هذا الاستخدا لم قاعدة اقتصادية تقول أن رأس المال الذي يوظف في عملية  
 النقل البحري يكون الأقل دائماً بالمقاييس إلى أجرة نقل الطن الواحد  
 بالمقارنة مع استخدام وسائل النقل البري ٠٠ « (٢٤) ، وهي بذلك تعتبر  
 الركيزة الأساسية لقيام التبادل بين الدول ، ومن ثم تبدو واجبات البحرية  
 التجارية متلازمة مع أهميتها ، مع كونها تلعب دوراً هاماً ومتوازناً مع  
 تطور التبادل وهو ما فسره البعض بقوله عن علاقتها بالتبادل التجاري :

« ٠٠ هذه العلاقة ٠٠ تكاد تكون عضوية قبل أن تكون موضوعية ،  
 فعلمية النقل البحري تدعم التجارة تدعم عملية النقل البحري .  
 لحساب الحركة المرنة بين مجتمع الدول ٠٠ ومن ثم يكون النمو متوازياً  
 ومتوازناً بينهما ٠٠ » (٢٤) .

ومن الوجهة الاستراتيجية ، يمكن للدولة توجيه النقل البحري  
 بشكل أو بآخر ، بما يسمح بخدمة أهدافها الأكثر حيوية ، وحسبما يذكر  
 البعض في هذا الشأن أنه « في أوقات السلم تعمل على تحقيق الأهداف  
 الاقتصادية للدولة ، وتقديم الخدمات الحيوية للأسطول الحربي ، وتعمل  
 في أوقات الحرب على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للدولة أساساً ،  
 علاوة على ما يمكن أن تقدمه لخدمة الأهداف الاقتصادية » (٢٥) ، وهذا  
 يفسر ملكية الدولة لهذا النشاط تارة ، ودعمها شركاتها تارة أخرى .

وفي هذا المجال تفهم البحرية التجارية بما تؤديه من دور أحد  
 أركان قوة الدولة اتساقاً مع ما تراه النظريات الحديثة من أن « قوة الدولة  
 البحرية لا تحدد فقط بالأسلحة والقوات التي تملكها والتي يمكنها أن  
 تؤثر بها على الأحداث ، ولكنها تحدد أيضاً بأسطولها التجاري ٠٠  
 وجغرافيا المحيطات ومظهرها البحري ٠٠ » (٢٦) ، وأيد ذلك رأي آخر في  
 وصفه القدرة البحرية Sea Power « بأنها هذا الشكل من القوة

(٢٢) د صلاح الدين علي الشامي : مرجع سابق ، ص : ٢١٨ ، وقد كانت دواب  
 الحقل هي المستخدمة في النقل البري بين مصر وخارجها حتى نهاية فترة الفيلخ .

(٢٤) المرجع نفسه ، ص : ٢١٧ .

(٢٥) - د عبد الحكيم الرفاعي : الاقتصاد السياسي ، ج ١ ، القاهرة ط ١/١٩٣٦ ،  
 ص ، ص : ٩٠٩ ، ٩١٠ .

- مصطفى محمد عبد الوكيل : مرجع سابق ، ص : ٦ .

(٢٦) يرى ذلك الاميرال جوزيف كوف : عن : رضا رفيع حسين : القوة البحرية والتأثير  
 السياسي « مجلة الاسطول » : العدد ٩٤ السنة ٢٨ ، مارس ١٩٨٠ ، ص : ٤٩ .

الوطنية التي تمكن مالكيها من ارسال جيوشه وتجارته عبر البحار والمحيطات (٢٧) « ، ومن ثم فالسلاح البحري يحقق الجانب العسكري بينما تحقق البحرية التجارية الجانب الاقتصادي .

ولعل الشيء ذاته هو الذي حدا بالبعض الى القول بأن الاجابة على جواز إطلاق كلمة « استراتيجية » على غير الامور العسكرية ، هي بلا تردّد « نعم » ، « فقد أصبح واضحا مدى ترابط الأمور المدنية بالأمور الحربية وتداخلها بما يتعدى معه الفصل بين اهتمامات المشتغلين بكليهما ، فما الاستراتيجية الا منهج تتحكم فيه نفس العوامل الجغرافية والاقتصادية والبشرية والعلاقات الدولية ، التي تتحكم في أي أعمال كبيرة على مستوى الأمة ، ولا اختلاف بين المنهجين الا في طبيعة مقومات أحدهما وادوات تنفيذها عن الأخرى » (٢٨) .

لما بالنسبة لأهميتها وواجباتها المطلقة بالنسبة لاقتصاديات وقوة المجتمع ، فانها فضلا عن إمكانية قيامها بالنقل والتموين في وقت الحروب ، فانها تظهر على الموام أهمية امتلاك الدولة لأسطول تجارى وذلك لتحقيق عدة أمور يوجزها الباحث نقلا عما يشرحه البعض ، وتتمثل في :

( منع المصاعب التي تكتنف خدمات النقل البحري في اوقات الحروب ، - تقليل اعتماد الدولة على الغير - ، التأثير في ( الوساط ) الملاحية ، - ( إمكانية تحقيق ) التكامل الاقتصادي ( البحري ) ، تنمية الصادرات ، - تحسين وضع ميزان المدفوعات ) (٢٩) .

وفي ثانيا هذه النقاط تبرز جزئيات تتمثل في كونها مصدرا أو موردا هاما للعملة الأجنبية (٣٠) ، فضلا عن تحقيقها عدم رضوخ النشاط الاقتصادي للدولة خارجيا للسفن الأجنبية ، وبالإضافة الى ذلك يتحقق من خلالها توفير فرص عمل للعمالة الوطنية ، ويعتبر الاقتصاديون أجور النقل التي يتقاضاها الأسطول التجارى بمثابة زيادة في قيمة الصادرات (٣١) .

---

(٢٧) يرى ذلك « سيرتيرانس » قائد البحرية البريطانية . عن : عدل عبد الرحمن عطية : البقرة البحرية والقذرة البحرية ، « مجلة الاسطول » : المجلد ٨٦ السنة ٢٦ ، يونيو ١٩٧٨ ، ص : ٤٦ .

(٢٨) شريف على حجازي : مرجع سابق ، ص : ١ .  
(٢٩) المرجع نفسه ، ص - ص ٣٥ - ٤١ .  
(٣٠) محمود عبد الهادي : التجارة عبر البحار والنقل بالسفن . مجلة الاسطول : المجلد ٧٩ السنة ٢٠ ، يونيو ١٩٧٢ ، ص : ٨٦ .  
(٣١) أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري في مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١/١٩٥٩ ، ص : ٩٢ .

ولاشك أن تحقيق الأمور السابقة يحقق أهدافا استراتيجية جوهرها اقتصادى وذات جوى سياسية ، ففي وجودها تنتفي إمكانية اتخاذ الدول الأجنبية من نشاط سفنها وسيلة ضغط اقتصادية سياسية ، وأيضا في الجانب السياسى تؤدي دورا معنويا حين ترفع السفن أعلام الدول في البحار التي تجوبها (٣٢) ، كما تحقق التواصل الاجتماعى بين الأفراد من جراء انتقالاتهم فضلا عما يترتب عن ذلك من تواصل ثقافى وسياسى .

أما بالنسبة لعلاقتها بالموانئ ، فانه لا يمكن انكار أهميتها في تنشيط عمل الموانئ ، بما توفره من فرص للعمالة في هذه الموانئ ، لخدمة السفن ، أو بما تتيحه من رواج حركة النشاط الداخلية بين الميناء وداخل البلاد ، بالإضافة الى الشق الخارجى الذى تؤديه .

لذلك يمكن القول بأن البحرية التجارية ذات شقين ، الأول يرتبط بجوهر عملها في التجارة والنقل الخارجى في اطار وفائها بمقومات النشاط الوطنى ، وذلك في عدة مجالات يشير لها البعض بقوله « انها لا تحقق فقط أهدافا اقتصادية .. بل أيضا .. أهدافا سيادية .. كذلك .. تحقق أهدافا حضارية ، حينما تنقل الأفكار والثقافات والمدنيات من مكان لآخر » (٣٣) .

أما الشق الثانى فهو ما يمكن أن يضيفه نشاطها على صعيد الدولة ذاتها داخليا عن طريق أجهزتها الادارية ، أو دورها في تنشيط عمل الموانئ الوطنية .

تلك هي الصورة المثلى لأهم واجبات البحرية التجارية ، ولكن لكي تقوم بحرية تجارية في دولة ما فهذه يلزمها توافر عدة ظروف ودوافع في مقدمتها بحرية الدولة ودرجتها ، ثم الامكانيات الطبيعية والبشرية ومدى توافر قاعدة حكومية واقتصادية متفهمة لأهمية وجودها ، وقد يعبر عن درجة بحرية الدولة والامكانيات الطبيعية بالعناصر الجغرافية ، ومن ثم تأتى بقية الظروف بفعل التدخل البشرى ، وهو ما يحاول الباحث تناوله في العناصر التالية في ضوء الظروف التاريخية ، وذلك للوقوف على ظروف البحرية التجارية المصرية والدور الذى قامت به في هذا القياس .

---

(٣٢) مسيح أحمد ابراهيم : سياسة الدولة وعلاقتها بالاستراتيجية البحرية ، مجلة الاسطول ، المجلد ٢٧ السنة ٩ فبراير ١٩٦١ ، ص : ١٠ .  
(٣٣) جمال عبد البر : ذاتية القانون البحرى ، مجلة الاسطول المجلد ٦٤ السنة ١٨ ، أغسطس ١٩٧٠ ، ص : ٤٩ .



## ثانيا : الخلفية الجغرافية

يتناول هذا الحيز التمهيدى ، العناصر الجغرافية فيما يتصل بالموقع الملاحي لمصر (\*) ، ثم التطورات الملاحية التي طرأت على الموقع بفعل التدخل البشرى . وذلك لانتهاء الى الخلفية التاريخية للبحرية التجارية ذاتها .

### « مدى استعداد الموقع الجغرافى المصرى للنشاط الملاحي »

يشغل الموقع المصرى جغرافيا ، قطرا مربع الشكل ، يحوى تقريبا مساحة تزيد قليلا عن المليون كيلومتر مربع « ١٩٦٠ ١٠ ٢ كم » ، وتمتد بين دائرتى عرض ٣١° ٣٠' شمالا ، ٢٢° ، جنوبا (شمال خط الاستواء) وبين خطى طول ٣٠° ٣٦' شرقا ، ٢٥° غربا ( شرق جرينتش ) .

أما بالنسبة لاجمالى أطوال الحدود المصرية فيبلغ نحو ٤٩٨٤ كيلومترا ، منها الحدود البحرية ٢٥٨٤ كم ، أما البحرية فهي نحو ٢٤٠٠ كم ، يبلغ طول الساحل الشمالى على البحر المتوسط الممتد بين رفح والسلوم حوالى ٩٥٠ كم ، ويبلغ الساحل الشرقى على البحر الأحمر من طابا حتى الحدود السودانية نحو ١٩٥٠ كم (٣٤) .

فاذا تأملنا هذا الموقع ، نجد أن حدوده الهيرة على الرغم من طولها النسبى عن البحرية تقل جدوى استخدامها تبعا للظروف الطبيعية التى تتخللها ، فهي نحو ١٢٨٠ كم فى الحدود الجنوبية مع السودان ،

---

(\*) يرى البعض أن عملية ركوب البحر ذاتها واستخدام السفن ، تحكمها شوابط متنوعة تنشأ فى مجملها تأسيسا على عاملين هامين هما ، العامل الطبيعى أى البحر ، ثم العامل الاقتصادى من حيث اقتصاديات الإدارة والتشغيل للسفن ، وبين هذا وذاك يستهدف التدخل البشرى التوافق مع أبعاد العوامل الطبيعية فى التشغيل .

د . صلاح الدين القاسمى : مرجع سابق ، ص : ١٥٢ .

(٣٤) - د . جمال حمدان : شخصية مصر ، المجلد الثانى ، عالم الكتب ، القاهرة

١٩٨١ ، ص : ٤٩٧ .

- د . محمد فاتح عقيل : أهمية الموقع الجغرافى لسواحل مصر العربية « تاريخ البحرية المصرية » جامعة الإسكندرية ١٩٧٣ ، ص : ١٥ .

و ١٠٩٤ كم غربيا مع ليبيا ، واخيرا ٢١٠ كم شرقا فى اقصى حدود سيناء (٣٥) ، وهذه المواقع تمر غالبيتها عبر صحارى قاحلة ، وتعتبرها الظروف الجوية القاسية صيفا وشتاء ، بينما الحدود البحرية طريق اتصال خارجى ، يوفر لها البحر سهولة هائلة ، كما أنه فى الوقت الذى يكون الاتصال البرى المباشر قاصرا على الأقاليم المجاورة ، نجد البحر يكفل ذات الاتصال لاي من الدول المجاورة وغير المجاورة ، حسب قدرات وامكانيات الاداة الملاحية (٣٦).

ومما زاد من قيمة هذه الاطلاعه البحرية ، انها جاءت طبيعية على بحرين تتكون بامتدادهما مع سواهما منطقة البحار الخمسة ( المتوسط - الأحمر - الخليج - قزوين - الأسود ) ، ويشكلان مع المحيطين الاطلسى والهندي السلسلة الفقرية فى عالم البحر والملاح والقوة البحرية (٣٦) ، ومن ثم بدت مصر بموقعها المركزى المتوسط هذا ، دولة طريق من الطراز الاول ، ويدعم هذا رأى ما يذكره البعض عن أهمية قيمة الموقع اذا ما كانت الدولة تشرف على جبهات بحرية كثيرة ، وتطل على محيطات أو بحار مفتوحة ذات سواحل طويلة (٣٧) .

لذلك ، فان الموقع المضرى على الرغم من غلبة أطوال حدوده البرية نسبيا ، الا أن قيمته الحقيقية تبدو فى اطلالته البحرية ، إذ أن حدوده هذه تتيح له فرصة الاتصال الخارجى بعالم البحر المتوسط ، ودول ساحلى البحر الأحمر والخليج العربى ( المغربى ) وبلاد الشرق الاقصى ، ومن ثم فيقيس قيمة الحدود البحرية ببرزها التصنيف الكيفى لا الكمي ، وذلك فى قياس جدواه للنشاط تبعاً للنظريات الجغرافية (٣٨) ، حيث أصبحت مصر بفضل موقعها هذا ، دولة ذات جبهتين أو ساحلين بحرين ، وفى ذات الوقت محوراً ملاحيا قصيرا يسهل الوصول منه واليه بحريا -

(٣٥) د. جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٤٩٧ .

(٣٦) ظلت دواب الحمل ببطئها وقلة حيلة الوحدة الواحدة هي الاداة الرئيسية لارتداد الطرق البوية الخارجية لمر حتى نهاية فترة البحث .

(٣٧) د. جمال حمدان : المرجع السابق ، ص : ٧٨١ - ٧٨٧ .

(٣٨) د. محمد فلاح عجيل : مرجع سابق ، ص : ١٥ .

(٣٩) يستق علمه الجغرافيا درجة البرية أو البحرية للدولة « كما » يصل نسبة أطوال حدودها ، ويصفوا الدول تبعاً لذلك الى « بحرية تنطب على أطوالها الصفة البحرية ، ودول تنطب على أطوالها الصفة البرية » ودول « جزية تماما » ، أى ليس بها حد بحرى ، ولكن لا كانت تلك الطريقة تمنى بالكى دون الجدوى ، ومن ثم استنبطوا القياس « الكيفى » القائم على قياس جدوى أنواع الحدود ، فقامت بتقسيمتهم الدول الى : دول ذات جبهة بحرية واحدة ، ذات جبهتين بحريتين ، ذات ثلاث جبهات بحرية ، دول بحرية تماما .

المنزلة : د. محمد عبد الغنى سمونى : الجغرافيا والملاحة السياسية الدولية - للكتبة السودانية ، القاهرة ١٩٨٢ ، ص - ص : ١٤ - ٢٩ .

وتبعاً لهذا الموقع أصبحت مصر حسيماً عبر عنها الدكتور جمال حمدان « عين القلب ، حيث تجتمع فيها القارات الثلاث ( آسيا - أفريقيا - أوروبا ) وتفرق البحار الداخلية الهامة » (٢٩) .

وقد ساعد على إبراز قيمة السواحل المصرية ، أنه وجد فيها العديد من المرافئ الطبيعية وشبه الطبيعية ، التي تحولت غالبيتها إلى موانئ بفضل التدخل البشري منذ أزمان سحيقة (٣٠) ، حتى بدت واضحة المعالم في مطلع العصر الحديث ، وبدا من تلك الموانئ على ساحل البحر الأحمر السويس والقصر وبعض المواقع الساحلية الأخرى كمينذاب والطور ، أما على ساحل البحر المتوسط فكانت موانئ دمياط ورشيد والاسكندرية ، وبعض المواقع الأخرى كآبي قير والبرلس (٤٠) .

وعلى الرغم من أن الموانئ وليمة العمل الاصطناعي بصفة عامة أي للتدخل البشري ، فانه من شأن هذا العمل تجهيز الميناء بالانشاءات التي تخدم الملاحة البحرية كالأرصعة والمرابط في المرفأ ، والمستودعات والورش وأبنية التشغيل (٤١) ، وتذليل طرق الاتصال بالظهر (٣٠) ، بالإضافة إلى العلامات الإرشادية للسفن ، وكذلك ما تحتاجه من إجراءات الشحن والتفريغ ، غير أن قيمة الموضع الجغرافي (أي داخل حدود الإقليم) ، فتحدد في التوجه البحري - فضلاً عما يمتلكه من للموانئ - بقيمة الظهر وسهولة الوصول إليه ، وربما حدد الصحاري الواقعة خلف الموانئ من فائدتها ، فجعلت للموانئ قليلة بالنسبة لطول الساحل ، ولذا بدت أهمية

(٢٩) د. جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٦٩١ .

(٣٠) المرفأ هو القطاع من سطح البحر يكون محمياً بطريقة طبيعية أو صناعية ، ومن أنواعه الرئيسية : المرافئ الطبيعية ، شبه الطبيعية ، انشائية اصطناعية ، بل أنه لا يستعمل المرفأ إلا من خلال ميناء يوفر له التجهيزات والحركة ، وهذا الميناء يكون يتصل الإنسان لذا يعتبر اصطناعياً ، حيث يمر بمراحل الاختيار ، ثم تجهيز المرفأ وأخيراً تجهيز الميناء .

د. صلاح الدين الشامي : مرجع سابق ، ص - ص : ١٦٠ - ١٩٥ .

(٤٠) د. نجيم زكي هسي : طرق التجارة الدولية بين الشرق والغرب وأواخر المصور الأوسط ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٧٣ ، ص - ص : ١٣٠ - ١٣٤ .

(٤١) د. صلاح الدين الشامي : المرجع السابق ، ص : ١٨٨ .

(٣١) كلمة الظهر مصطلح المائي كان يعنى المنطقة الواقعة خلف للميناء ، وقد ظهر في المجلات بمعنى Back Country أي هوير القطر ، واتسع فيما بعد إلى أنه الإقليم الذي يرسل ويستقبل البضائع وقد يقسم إلى كبير محل Local Hinter Land أي خلف الموانئ مباشرة ، ثم اقليمي Regional للميناء ، ثم قومي National لكل أنحاء القطر .

— أحمد السيد محمد الزامل : الموانئ للبحرية على ساحل البحر الأحمر ، رسالة ماجستير غير منشورة بإشراف د/أحمد المستنصر ، قسم للجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٤ ، ص - ص : ٢٢٠ - ٢٤١ .

وجود ممرات وطرق تصلها بالداخل ، وهذه تكسب السواحل جدوى حقيقية في مزاوله النشاط البحري ، على أنه في حيز السواحل ، كان من مظاهر الطبيعة ، أن الجزر المواجهة للسواحل المصرية جزر صخرية أو مرجانية ، تكونت نتيجة انفصالها ٠٠ بسبب حركات الانخفاض أو عوامل التعرية ٠٠ ، (٤٢) ، بدا من الممكن استغلال بعضها كمحطات لارشاد السفن وخاصة في البحر الأحمر ، وإن كان البحر ذاته قد احتوى على الشعاب المرجانية التي كانت تفترض الملاحة ، بالإضافة الى التيارات البحرية والهوائية المتعارضة معظم العام (٤٣) ٠

أما الساحل الشمالي حيث البحر المتوسط ، فقد ميز هذا الساحل خلوه من الشطوط والحواجز المرجانية ، وإن كان قد وجدت به ارسابات محلية وطنية خاصة على جانبي مصبات العلتا ، تسبب اعاقه رسو السفن ، أما المد والجزر والرياح فهي أكثر مواسمة ، لأنها غربية أو شمالية غربية في الربيع والصيف والخريف ، وفي الشتاء تهب من الجنوب الغربي (٤٤) ٠

وعلى كل ، فانه لما كانت عملية الملاحة تستلزم التوافق مع العناصر الطبيعية ، فانه بفعل استخدام الخبرات والأدوات الملاحية ، يمكن الاستفادة من اتجاهات الرياح في الرحلات البحرية ، وكذلك السير بعيدا عن الشعاب المرجانية ، وبفعل الإصلاحات في الموانئ يمكن التغلب على الارسابات (٤٥) ، وهو ما يقع على عاتق العنصر البشري في الظروف التاريخية ٠

على هذا الأساس يمكن القول ، بأن الموقع الجغرافي المصري في اطار المعطيات الطبيعية ، أوجد قاعدة جغرافية يمكن من خلالها ممارسة الملاحة البحرية ، وتذكر الأحداث التاريخية أنه حين استفاد العنصر البشري من ميزات الموقع هذه ، بدت مصر قوة بحرية لا يستهان بها في عهد المماليك (\*) .

(٤٢) د. محمد فاتح عقيل : مرجع سابق ، ص : ٤٣ ، وسيتم مناقشة ذلك في البحث الخاص ( ظروف قيام النشاط ٠٠ القنارات والسفن دورات ) ٠

(٤٣) د. آجيه يونان جرجس : البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي ، مكتبة غريب ، القاهرة ١٩٧٩ ، ص - ص : ١٢ - ٢٤ ٠

- د. أمين محمود عبد الله : الجغرافية التاريخية لحوض البحر الأحمر ، الطبعة الجديدة ، أسبوط ١٩٧١ ص - ص : ١٠ - ١٣ ٠

(٤٤) د. محمد فاتح عقيل : للرجع السابق ، ص - ص : ٣٦ ، ٣٩ ٠

(٤٥) د. نجيم زكي فهمي : مرجع سابق ، ص : ١٢٥ ٠

(\*) فهم البرتغاليون أن استقرارهم في الهند وازدهار تجارتهم لن يتم الا بالتفاهل على تجارة العرب ومصر ، فاصدر حكاهم عام ١٥٠٢ م تعليمات الى القائد البرتغالي دي جاما ، =

مثلما كانت الميزات ذاتها مطعما للثول الاستعمارية ، التي تأكد تنافسها  
مما ابان الحملة الفرنسية ، واصبحت جدوى قوة مصر ، تكمن فى مدى  
افادتها من موقعها البحرى ، الذى بدأ فيه البحر أهم طرق اتصالاتها  
وعلاقتها الخارجية ، وبدت البحرية التجارية قوية الصلة بهذا الموقع حيث  
يرتبط به نشاطها مباشرة ، كما أنها أحد ضروب الافادة من الموقع البحرى .

ولما كانت ظروف التطور الحضارية تمتد آثارها الى المعطيات  
الجغرافية الطبيعية ، وذلك بفعل التدخل البشرى من أجل تهيتها بالصورة  
التي تحقق الافادة منها لصالح الانسان ، لأنه فى بعض الأحيان قد تكون  
الصورة الطبيعية غير ملائمة فى بعض جوانبها لمخترعات الانسانية ، ومن  
ثم تحتاج الى هذا التدخل ، وذلك فيما يتصل باملاحة فى اطار تهية  
السواحل والموانئ لنشاط السفن ، أو بالأحرى التطور الذى طرأ على الموقع  
الملاحى المصرى منذ بناء مصر فى عهد محمد على .

---

= بسد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عند عدن ، وفى عام ١٥٠٦ م تم استيلاؤهم على سقطرى  
فتم لهم التحكم ، ثم كانت النهاية بهزيمتهم المالىك فى موقعى شول عام ١٥٠٨ ،  
ثم ديو عام ١٥٠٩ ، وكان ذلك ايذاً بنهاية دولة المالىك - المرجع نفسه ، ص ص :  
١٤٤ ، ١٤٥ .



## ثالثا : الخلفية التاريخية

### البحرية التجارية في مصر في عهد عباس باشا الأول :

في جو التنافس بين الدور الأجنبي الذي استفحل أمره على الشواطئ المصرية ، وبين دور السفن المحلية الذي تهدد أمره في المجال الخارجي ، أطلقت بدايات حكم عباس الأول ، الذي دعمته عناصر إيجابية تقوى على المنافسة ، ومحاولة النهوض بأمر البحرية التجارية إذا أقدم على ذلك ، منها الموانئ التي إهتم محمد علي بأمورها ووطئها بالظهير الإقليمي ، والترسانات ، ثم ما بقي من حصيلة البعثات العلمية ، وخبرات رجال الأسطولين التجاري والحربي ، وعلاوة على ذلك المدرسة البحرية « المخصوصة » ، بالإضافة إلى تقلص دور البحرية التجارية الأجنبية وخاصة البريطانية داخل مصر ، مع وجود حركة تجارية مزدهرة بالسواحل .

من خلال توافر هذه العناصر ، بات الأمر الملح ، أو بالأحرى التساؤل التاريخي - وإن كان ذلك مجازا - هل كان من شأن سياسات عباس باشا الأول الأحياء ، أو الاستمرار في نفس دور محمد علي إزاء البحرية التجارية المصرية ، أم أنها كانت في غير صالحها ، وبالتالي في صالح النشاط الأجنبي ؟<sup>١٩</sup>

تكاد تجمع البحوث والدراسات التاريخية على أن فترة حكم عباس كانت على النقيض من فترة محمد علي ، أو بالأحرى عهد انتكاسة في بعض المشروعات ، وحتى يكون الحديث دقيقا ، يتم تناول شقي النشاط البحري التجاري في السواحل المصرية ، أو بمعنى أدق البحرية التجارية المصرية والأجنبية .

### أولا : البحرية التجارية المصرية :

ترجع شواهد عهد عباس باشا الأول ، أنه قد آثر ألا يشاؤك في هذا النشاط على الصورة المرجوة ، بالرغم من توافر تلك الموروثات السابق

الإشارة إليها ، بل إن عهده قد اتسم منذ البداية بعدة أمور مثبطة للنشاط المصرى . حيث بدأ فى الاستقناء عن خدمات الخبراء والفنيين الأجانب الذين كان قد تعاقد معهم من قبل (٤٦) ، وقد يكون تفسير ذلك ، ما أقدم عليه من سياسة مالية تشدد محدودية الانفاق على قدر الإيرادات . وهذه الإيرادات لم تكن تتسع للانفاق إلا فى حدود معينة ، وقد فسر البعض بعضا من جوانب سياسته تلك ، فى أنه لم يشجع خدمة الأجانب (٤٧) ، أو أن حذره السياسى جعله لا يعطيهم الفرصة للتدخل فى شئون البلاد ، ولم يدع الفرصة للموجودين منهم ، للتدخل من خير البلاد بما يشبع طمعهم ، كما أنه لم يتجه لهم للاستدانة ، واجتهد فى أن يحافظ على ميزانيته دون الاحتياج الى الدين ، وأن يسد العجز ذاتيا بكل الطرق الممكنة (٤٨) . ولكنه فى هذا الصدد شغل عساكره البحرية فى مد الخطوط الحديدية (٤٩) ، وهذا يعنى عدم الاستفادة بالكفاءات فى مجالاتها ، أو بالأحرى عدم الاستفادة بهم فى العمل الملاحي ، وهذا يعنى إضعاف العمل البحرى المصرى .

قد تكون تلك السياسة فى ظاهرها مقبولة ماليا ، ولكنها فى الواقع كانت تحمل سمات التضارب ، لأننا شاهدنا فى الفترة السابقة ، كيف شجعت البحرية الأجنبية من قبل دولها ، وهو ما لا توفره مثل هذه السياسة ، وقد زاد من الضرر بالمشروعات المصرية التى يمكن استثمارها من جانب الأفراد ، أنه لم يوجد التفهم الجوهري لمعنى مشاريع الاستثمارات ، من ذلك أن عباس الأول كان قد أقرض فى بدايات عهده لأحد الأرمن ويدعى الكسانيان ، أموال بيت المال من القصر والأرامل والتركات ، لكى يستثمرها فى عمليات مصرفية ، ولكن سرعان ما صودرت الأموال لدى الأرمنى ، اثر خلافات وقعت بينه وبين المقرضين ، بحجة أن أموال الفوائد المطلوبة بنسبة ١٠٪ محرمة ، وأنها تعتبر ربا فى الشريعة (٥٠) .

فى الواقع لم تقتصر تلك السياسات المضرة على الأموال وإمكانية الاستفادة منها بطريقة أكثر عملية فى تشغيلها ، بل تعداها الى الأمر الأخطر

---

(٤٦) السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٤٤ ، ٤٥ .  
 (٤٧) د . أمين مصطفى عفيفي : تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث ، الانجلو المصرية ، القاهرة ط ١/١٩٥٩ ، ص : ٢٤٦ .  
 (٤٨) « الأمير » محمد على : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمفطور له عباس باشا الأول ، دون جهة طبع أو تاريخ ، محفوظ بدار الكتب القومية ، برقم ح ٨٥١٢ ، ص : ٢ .  
 (٤٩) محمد صبرى : مرجع سابق ، ص : ٨١ .  
 (٥٠) د . عبد الحكيم الرفاعى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ٨٠٠ ، وقد حاول سعيد باشا تحويل اللتبقي من أموال الأيتام لأسهم فى شركات البحرية راجع ما سيتم تناوله ( ظروف وقيام البحرية التجارية المصرية ) .



وهو اغلاق مشروعات بعينها ، كان انشاؤها نوعا من التطوير لامكانيات المجتمع المصري ، وكذلك نوعا من التطور للحاق بالعلوم العصرية ، وجاء هذا واضحا في أبرز ميادين النشاط الخارجى ، وهو التحرك البحرى ، اذ أصدر الباشا أمراً في فبراير ١٨٤٩ بالغاء المدرسة البحرية المخصصة ، التى كان قد أنشأها محمد على بالاسكندرية ، وتم تسريح المصريين وتوزيع بعضهم على الأعمال الادارية .

أما بالنسبة للبعثات العلمية ، فقد انكشفت مع اغلاقه المدرسة ، وبالرغم من قلة المبعوثين فى عهده الذين لم يتعد عددهم عامة ٤٨ مبعوثا ، فانه لم يفكر فى ايفاد أحدهم للتخصص فى الشئون البحرية أو صناعة السفن ، وعامة فقد عبر عنه البعض بقوله « طمس العلم فى البلاد .. وأنه عطل الأسطول وبدد بعض السفن » (٥١) .

وقد حاول الكثيرون البحث عن أسباب ذلك ، ففسرها البعض بالرجعية ، والبعض الآخر بانتفاء طموحه (٥٢) ، بينما فسروا أسباب موقفه من البحرية خاصة بظروف شخصية ، تتعلق بكراميته عمه محمد سعيد باشا ، الذى كان قائدا عاما للأسطول فى عهد محمد على ، فلما تولى الحكم ، حقد على البحرية جملة واحدة فأهمل شئونها (٥٣) ، وإن كان الدكتور محمد صبرى يضيف رأيا آخر مفاده « أنه لما شغلت عساكره البحرية بمد السكك الحديدية ، تعطلت حركة السفن ودان الصناعة ، فانحطت بذلك البحرية المصرية » (٥٤) .

إزاء هذه الصورة ، يمكن القول بأنه لم يوجد ثمة جهد يذكر له فى خدمة النقل الملاحى ، سوى ما تؤديه السكك الحديدية فى ربط الموانئ بالظهير أو ببعضها البعض (\*) ، وما عداها فيقدم نموذجا للتقاعس إزاء النشاط البحرى .

---

(٥١) - السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٤٥ .

- أمين سامى : تقويم النيل « عصر عباس وسعيد » ، المجلد الأول من الجزء الثالث ، دار الكتب ، القاهرة ١٩٣٦ ، ص ٧٣ .

(٥٢) - د. أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٤١ ، - دافيدس لاندز : بنوك وباشوات ، ترجمة د. عبد العظيم أنيس ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص : ٧٣ .  
(٥٣) عبد الرحمن الرافى : عصر اسماعيل ، الجزء الأول ، دار المعارف ، القاهرة ط ١٩٦٨ ، ص : ٢٣ .

(٥٤) د. محمد صبرى : مرجع سابق ، ص : ٨١ .

(\*) كانت مصلحة المرور قائمة بذاتها قبل انشاء السكة الحديدية ، ولما عين سليم بك بوظيفة مأمور عموم السكك الحديدية فى ٢٧ رجب ١٢٦٩ هـ/ ٥ مايو ١٨٥٣ ، كان أول رئيس لها بخلاف مدير المرور ، وبسببها فصل فى ٢١ رجب ١٢٧١ هـ/ ١٩ إبريل ١٨٥٤ =

ولما كانت هذه المعطيات لا تتفق مع كيان التطور الحضارى الانسانى، فان عباس الأول كان لابد وأن يرشف من كأس الإهمال ، اذا ما اختبرته الأحداث التاريخية التى تحتاج للنشاط البحرى ، وجاء الاختبار فى نهايات حكمه ، وذلك أنه أثر حرب القرم صعدت اليه الأوامر السلطانية فى ٤ يوليو ١٨٥٣ ، بضرورة اعداد الجيوش والأساطيل لمساعدة الدولة العثمانية ، حينئذ تذكر اهماله الشئون البحرية ، وأصدر أوامره بضرورة عودة العمال والصناع الى ترسانة الاسكندرية ، من أجل تجهيز السفن التى سوف تنقل الجنود (٥٥) ، وبذلك دب النشاط ثانية فى دور صناعة السفن ، لكى تلبي طلبات القوة البحرية ، التى أبحرت من الاسكندرية فى ٣٠ يوليو ١٨٥٣ ، ثم توالى من بعدها الدفعات الأخرى ، وعندما توفى أورت سعيدا من بعده ، ضرورة تكملة المشوار الذى بدأه ، بحكم ما يربطه بالدولة صاحبة السيادة فى ظل المعاهدات الدولية والقرمانات ، التى كانت تحتم على عصر مساعدة الدولة العثمانية ، على اعتبار أنها إحدى ولاياتها ، وإن كان الاهتمام فى هذا جاء مركزا على الجانب الحربى ، وقد كانت بعض الإصلاحات يمكنها خدمة البحرية التجارية ، حيث بدأ وضع علامات مرور ارشادية للسفن واستعدادات فى مينائى الاسكندرية ودمياط .

وعلى الرغم من أن هذا الدرس جاء متأخرا لعباس الأول ، إلا أنه كان من النوافع الملحة فى عهد خلفه لتطور الامكانيات الملاحية المصرية .

واذا كانت البحرية التجارية المصرية فى عهد عباس باشا الأول قد اضمحل دورها ، فانه مما يعزى الباحث عن الأسطول التجارى تبعاً لمزايا الموقع الجغرافى المصرى ، أنه لابد وأن يجد له أثراً وغم صمت المراجع ، إذ لا يمكن لهذا الموقع الملاحي أن يصبح فى عزلة ، ولذا نرجح وجود سفن مصرية كانت تتبع الباشا ، على الأقل لاستخدامها فى سياحته الخاصة ، حيث أشارت الوثائق الى بدء انشاء احداها ، كما أشارت الى ملكية ابنه الهامى باشا ، بعض السفن التجارية التى كانت تنتقل بين الاسكندرة

---

= بسبب حالة السكك الحديدية الى مصلحة المرور وجعلها مصلحة واحدة بسنن « عموم المرور والسكة الحديد » .

— أمين سامى : مرجع سابق ، ص ٣ من الجزء الثالث ، ملحق « نبذة عن تاريخ المرور والسكك الحديدية » .

— « الأمير » محمد على : مرجع سابق ، ص : ٩١ .

(٥٥) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ص : ٤٥ - ٤٦ .

والاسكندرية (٥٦) مثلما حاول محمد سعيد باشا انشاء بعض المراكب ذهبية ، الخاصة به (٥٧) .

لكن وعلى الرغم من هذه المحاولات ، فان الانشاءات البحرية مجتمة ، كانت من القلة بحيث لا يمكنها الصمود امام النشاط البحرى الاجنبى ، ومن ثم يمكن القول بان عهد عباس الاول شهد انحسارا ملحوظا لجهود البناء السابقة فى مجال البحرية التجارية المصرية ، ولم يكن من تركته التى خلفها من بعده سوى مؤشرات يمكن اجمالها فى ضرورة النهوض بأمرها لتلبية الحروب أولا ، ثم للحد من نشاط السفن الاجنبية ، التى لا شك كانت غيبة البحرية المصرية فرصة لاستفحال نشاطها ، وهذا النشاط يعرض له المبحث أو العنصر التالى .

### ثانيا : البحرية التجارية الأجنبية :-

كانت بداية عهد عباس الاول بمشيرة بتقليص نفوذ شركات البحرية الأجنبية وخاصة البريطانية فى داخل مصر ، حين أصبحت الحكومة المصرية مسئولة عن نقل البريد ، بعد أن رفضت تجديد الامتياز الاجنبى لشركة الهند الشرقية المنتهى عام ١٨٤٨ (٥٨) ، لكننا سرعان ما نقرأ عن تخصيص « قلاطه » لتصير « ذهبية » البريد الهندى بنشاء على طلب القنصل البريطانى ، وذلك فى ترسانة بولاق (٥٩) ، وكذلك اقيمت نسبة رسوم امتياز تجارة الترايزيت الممنوحة للشركات البريطانية ١/٢ % بعد أن حاول محمد على زيادتها ٢/٣ % من قبل وفى ٥ شوال ١٢٧٠ هـ (١٨٥٤) ، أصبحت ١/٢ % (٦٠) ، وقد يكون هذا التمييز الانجليزى ، من جراء وقوف بريطانيا الى

(٥٦) محمد على « الأمير » : مرجع سابق ، ص - ص : ٨٧ - ٩٠ .

(٥٧) المرجع نفسه ، ص ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .

(٥٨) جون مارلو : تاريخ النهب الاستعمارى لمصر ١٧٩٨ - ١٨٨٢ . ترجمة د. عبد العظيم

رضان ، هيئة الكتاب ١٩٧٦ ، ص : ٥٢ .

(٥٩) دار الوثائق القومية ( ديوان معية ) : دفتر ٤٥ صادر معية تركى ، ترجمة مكاتبه

رقم ٧٢ بتاريخ ١٩ شبان ١٢٦٦ هـ من المعية السنبة الى الترسانة ببولاق ، ص ٨٩٥ .

(٦٠) خص جون مارلو السفن الانجليزية بهذه النسبة ١/٢ % ، بيد أن الوثيقة كانت واضحة الاشارة دون تخصيص لها وأن النسبة هى رسم مرور البضائع على صفة الصوم ، وذلك فيما نشره الأمير محمد على من وثائق .

- محمد على « الأمير » مرجع سابق ، ص : ٩١ . - جون مارلو : المرجع السابق ،

ص : ٧٧ ، هامش ( ٧٦ ) ٩٥ .

جانبه ابان لزمة التنظيمات أو حين توليته (٦٠) ، وفي ذات التمييز فاز الانجليز بأسرع من الفرنسيين في الوصول الى الاتفاق بخصوص مد الخط الحديدي ، اثر الاتفاق الذي وقعه نوبار بك نيابة عن الحكومة ، مع دوبرت استيفنسن R. Stephenson في ١٢ يوليو ١٨٥١ (٦١) ، وبذلك سبقوا للجهود الفرنسية قبل الحصول على امتياز حفر قناة تصل البحرين ، ولعل ذلك يبرز للأذهان قصة وكيفية التغلغل الاجنبي داخل الاراضي المصرية ، حيث جاءت في مشروعات النقل البري التي تغلغ الملاحه الخارجية ، وفي هذا المجال لا يمكن اغفال ما كان مرجوا من تحقيق الفائدة للمجتمع المصري من جراء مد السكك الحديدية في اراضي الوادي ، بدلا من اتصالها المباشر في الصحراء ، ولكن الغاية لم تكن المجتمع قدر ما كانت خدمة التجارة البحرية وغيرها من أنشطة بحرية أخرى ، وهذه كانت لها اهدافها الاقتصادية الظاهرة ، ولكن دون التأويل على الاقتصاد بمعزل عن السياسة .

على أنه كان قد حدث في أواخر عهد محمد علي نوع من إزالة الحواجز التي كانت موجودة بين حياة الأجانب والهيئة الاجتماعية المصرية ، لا سيما بعد فتح باب الهجرة على مصراعية أمام الأوروبيين بعد حوادث ١٨٤٨ السياسية في أوروبا (٦٢) ، أثر اندلاع ثورة عارمة في باريس فبراير ١٨٤٨ ، أطاحت بالملك لوى فيليب Louis. F. ، وفي نفس

---

(٦٠) د. لطيفة محمد سالم : بريطانيا ومصر بين التسوية وتولية عباس الأول ،  
المجلة التاريخية مج ٣٣ القاهرة ١٩٨٦ ، ص ص : ٢٦٠ ، ٢٦١ .

(٦١) يضيف الدكتور الشنلوي أنه لتحسين الطريق البري ، قام عباس باشا بإعمار من صديقه قنصل بريطانيا العام في مصر ، برصف طريق السويس الصحراوي بالأحجار وبعرض ٣٠ مترا ، وهو ما تم حتى الحسينية ، أما السكك فانه قد شرع في تنفيذها بعد صديق الباب العالي ، وعندما توفي كانت السكك قد امتدت من للاسكندرية الى كفر الميس على الضفة الغربية تجاه مدينة كفر الزيات ، بينما تشير وثائق الأمير محمد علي الى مد الخط بالدمشق من الحسينية الى السويس في أول جمادى الآخرة ١٢٦٥ هـ ، والسكك الحديدية عند وفاة الباشا كانت ٧٠ ميلا من القتيارى الى صنفور « جردوج » ، ثم خط « مفرد » الى كفر الزيات .

— « الأمير » بنميه علي : مرجع سابق ، ص ، ص : ٧٤ ، ٩٣ . — د. عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ومنطقتها في العصر الحديث « السويس » ، مطابع سجل العرب ، الدار المصرية للتراث ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ص : ١٢٩ — ١٣٢ .

— ا-ف- دي كوسمون : نبذة في تاريخ السكك الحديدية المصرية ، تريب محمد فهمي : مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : السنة الأولى الممد الثالث - مارس ١٩٣٣ ، ص : ٢٠ .

(٦٢) د. صالح رمضان : الحياة الاجتماعية في عهد اسماعيل ، منشأة المطاوع ،  
الاسكندرية ١٩٧٧ ، ص ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .

الوقت تقريبا ، نشبت ثورات في فيينا وبوهيميا والمجر ، كما قامت ثورات في الولايات الألمانية وفي شبه الجزيرة الإيطالية ، وهذا التوافد بما يدعيه من امتيازات واتفاقيات تجارية زاد من نفوذ الجاليات الأجنبية في مصر ، ومثل هذه الأمور كانت قد استقرت قبل مجيء عباسي الأول للحكم ، ولكن بوجودهم زادت صلات السفن الأجنبية بأنشطة مواطنيها داخل مصر ، ولما كان محمد علي يحاول الإمساك بزمام الأمور ، فلم تكن حلقة الاتصالات التجارية ، تتم بذات الكفاءة التي وجدت في عهد عباس الأول الذي افتقر لبحرية تجارية مصرية .

وكان مما يزيد من خطورة هذا المد الأجنبي ، أن الاحتمام بموقع مصر الملاحي لم ينقطع على الصعيد الدولي ، فلم يكن الأمر مقتصرًا على تهيئة طريق الأوفرلاندوت فحسب ، بل وأثرت عملية حفر قناة تصل البحرين منذ أواخر عهد محمد علي بدرجة أقوى من سابقتها، حيث كونت الجمعية الدولية «جمعية لدراسات قناة السويس» Société d'Etudes du Canal de Suez في أواخر ١٨٤٦ ، وقسمت مجموعات عملها إلى ثلاث برئاسة فرنسي ، انجليزي ، نمساوي (\*) ، ومن خلالها برزت أهمية مشاركة الشركات البحرية ، فالمهندس النمساوي نيجريلي Luigi Negrelli لما كان يستعين بإمكانات شركة اللويد البحرية النمساوية في قياس الأعماق ، والمهندس الانجليزي ستيفنسن Stephenson كان يحاول كسب تأييد شركة الهند الشرقية الانجليزية لمشروع القناة ، وليستقل إمكاناتها في إجراء البحوث الميدانية في ميناء السويس ، وطلب منها التقدم بطلب رسمي للحكومة المصرية للتصريح بالقيام بهذه الدراسات ، وبالنسبة للجانب الفرنسي ، فقد كانت غرقة التجارة في «ليون» من أولى الهيئات الإقليمية الفرنسية المشجعة للمشروع (٧٣) .

وقد كان من أثر تخوف محمد علي وتحفظ الدولة العثمانية ، ثم تقاعس شركة الهند الشرقية ، ثم معارضة الحكومة البريطانية ، أن تشتت جهود الجمعية ، ولكن أدركت الدول وخاصة النمسا ، أن هذا المشروع لا يمكن لجمعية أو هيئة خاصة القيام به ، ومن ثم تحولت النظرة إلى الاهتمام الدولي وضرورة مساندة الحكومات (٧٤) .

(\*) كانت قد تكونت في ألمانيا عام ١٨٤٥ لذات الغرض جمعية ليزج  
La Société de Leipzig

(٧٢) جون مارلو : مرجع سابق ، ص - ص : ٥٨ - ٦٢ .

- د عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بإنشائها ، ج ١ ، ص - ص : ٥٠ - ٦٣ .

(٧٤) المرجع نفسه ، ص ٩٩ .

لقد أعطت هذه الخلفية مؤشرا لما يمكن حدوثه في عهد عباس الأول  
 ازاء مشروع حفر القناة ومعاوضة بريطانيا ، وكجزء من تصعيد المفاوضة  
 المتبادلة بين الدول حيال المشروعات في مصر ، وكانت فرنسا والنمسا  
 تعارضان مشروع السكك الحديدية، ولذا قام الأب أنفانتا Prosper Enfantin  
 بمساع ذات طابع دبلوماسي بين الدول ، وانهز فرصة عقد اتفاقية كلايتون  
 بلور Clayton-Bulwer بين الولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا في ١٩ أبريل  
 ١٨٥٠ حول قناة بناما ، وكتب في ٢٣ أغسطس ١٨٥٠ الى زميله ستاروبوك ،  
 يدعو له لبذل المساعي لكي تقصد كل من فرنسا وانجلترا والنمسا ، اتفاقية  
 مشابهة بخصوص قناة السويس ، وبذات المعنى كتب الى زميله نيجريللي ،  
 كما امتدت امانيه الى روسيا ، التي عارضت الخط الحديدى فى مصر ،  
 ولكن مع نشوب حرب القرم بات اشتراكها متعذرا ، ومع ذلك لم يفقد  
 الأمل ، فكتب في ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤ الى البارون  
 دى بروك de Bruck ممثل النمسا فى الاستانة ، يقترح عليه ادراج  
 مشروع القناة فى جدول أعمال مؤتمر الصلح ، ولكنه نصحه بالترث مع  
 الإبقاء على جمعية الدراسات واستمرار نشاطها (٦٥) .

لقد ترجمت هذه الاهتمامات الدولية بالمشروعات ذات الصلة المباشرة  
 وغير المباشرة بالنشاط الملاحي ( قناة السويس - السكك الحديدية ) ،  
 أهمية الموقع الجغرافى المصرى ابان تطور استخدام البخار فى السفن ،  
 الذى أبرز ضرورة وجود مواقع ملاحية ، ومحطات بحرية قصيرة ، فمصر  
 كانت توافقه ، بدرجة تفوق والى حد كبير المرور حول طريق الرأس ( رأس  
 العشم أو الرجاء الصالح ) ومثل هذه العلاقة ، كانت تترجم أيضا حركة  
 السفن حول الموقع المصرى ، فهذه الحركة قد شهدت نشاطا متزايدا ، على  
 الرغم من انتهاء عباس الأول نظاما اداريا كان يعوق حركة مرورها ، وذلك  
 حين قرر خروج السفن من الموانئ وخاصة السويس بالترتيب ، الذى لم  
 يترتب عليه تأخر خروجها ودخولها فى ضوء الترتيب فحسب ، وانما  
 كانت تنتج عنه كثافة فى مصاريف الشحن والتفريغ ويؤدى الى تأخر نقل  
 الركاب والبضائع (٦٦) .

وعلى الرغم من ذلك فقد وجدت حركة مزدهرة ، بسبب النشاط  
 الدولى المتزايد فى الاستخدامات التجارية وكشمال يدعم ذلك ، نسوق  
 الرصد التالى لما ترددها على ميناء الاسكندرية فى الفترة التى

(٦٥) للمزيد : المرجع نفسه ، ص ٦٠ - ١٦ .

(٦٦) د. أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ص ٢٣٩ .

استغرقها حكم عباس الاول ، مقترنة بحركة الركاب ، كما يلي (٦٧) : -

السنة	عدد السفن	الركاب	السنة	عدد السفن	الركاب	السنة	عدد السفن	الركاب
١٨٤٩	١٦٥٠	١٧٤٣٥	١٨٥١	١٨٣٧	١٧٦٠٣	١٨٥٣	١٥٧٨	١١١٣٨
١٨٥٠	١٨٣٤	١٧٥٧٤	١٨٥٢	١٧٦٦	١٨٣٠٣	١٨٥٤	١٠٢٣	٧٣١٧٢

ولم يكن البحر الأحمر بعيدا عن ذلك التزام من السفن ، ويتضح ذلك من الاحصاء التالى للمتعدد منها على ميناء السويس (٦٨) : -

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
١٨٤٩	١١٩	١٨٥١	٣٠٥	١٨٥٣	٢٢٥
١٨٥٠	١٤٦	١٨٥٢	٣٠٤	١٨٥٤	٣٦٩

نخلص من هذا العرض التمهيدى الى أن البحرية التجارية المصرية فى عهد انتكاسة البناء التى لازمت النشاط فى عهد عباس باشا الاول ، لم تفد من الموروثات الملاحية من عهد سلفه والتى كان أهمها ترسانتى الاسكندرية وبولاى ، وخبرات المبحوثين والطلبة البحرية ، والصالحة المدرية فى السفن ، ثم الاصلاحات التى تمت فى الموانئ ، والمشروعات التى تمت فى الداخل لصالح النشاط البحرى كحفر المحبودة أو تمهيد الطرق ، وغير ذلك .

وعلى الرغم من هذه الموروثات ، فإن عدم وجود بحرية تجارية مصرية حقيقية فى عهد عباس الاول لم يوجد الاستفادة من هذه الموروثات ، وبالتالى كانت هذه الاصلاحات فى صالح نشاط السفن الأجنبية ، ومن ثم بدا

(٦٧) بالنسبة للسفن فهى اختزال لهذه السنوات من احصاء اكبر عن : على مبارك ، وأما الركاب فاحصائهم عن الوقائع .

- على مبارك : الخطط الجديدة لبحر القاهرة ، ج ٧ مج ٢ ، الطبعة الاميرية بولاق مصر ، ط ١٣٠٥/١ هـ ، ص : ٧٩ .

- الوقائع المصرية : الممد ٥٠١ بتاريخ اول ابريل ١٨٧٣ ، ص : ٤ .

(\*) هذا الرقم اختلف لدى على مبارك فذكره ( ١٧٥٧٤ ) ولا ترجحه لعدم وضوحه بالطبعة ولعدم وجود متغيرات ملاحية تفسر هذا التقص .

(٦٨) عن : على مبارك : المرجع السابق ، ص : ٨٢ .

العرب واقما على لاحقيه ، فى أن يحققوا الافادة من امكانيات الموقع الجغرافى والتطوير البشرى لامكانياته الملاحية والخبرات والانشاءات الموروثة فى صالح نشاط مصرى ، وهذا ليحققوا من خلاله الواجبات التى يمكن أن تؤديها البحرية التجارية المصرية ، ومتى تحقق ذلك كان وصلا بالبناء ، أو جعلها من معالم الوفاء بحاجات الدولة أو المجتمع وتوصلا مع التطور ، وإن لم يتحقق ذلك فهو نموذج الانتكاسة الذى يتيح الفرصة كاملة لافادة النشاط الأجنبى الذى كان فى تطور مستمر .

حقيقة تختلف الظروف التاريخية مثلما تختلف شخصيات الحكام ، ومع هذه الاختلافات تبرز لكل فترة تاريخية ظروفها ، وفى هذه الظروف تتم مناقشة البحرية التجارية المصرية فى العناصر التالية .



## الفصل الأول

---

### ظروف قيام النشاط البحرى التجارى المصرى

- أولا : تطور شخصية الحاكم والقروف السياسية
- ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى
- ثالثا : تطور الحركة البحرية والإصلاحات الملاحية



ظروف المجتمعات كثيرة ، قد تتفاوت أو تتباين في فترات زمنية ما ، والبحرية التجارية كنشاط في أحد المجتمعات ، يجرى دورها جزءا من دور شامل لحركة المجتمع ، يلبي احتياجاته ويفى بأغراضه ، ويلاحظ أن الفترة التمهيدية قد أفرزت عدة عناصر ، يمكن الاسترشاد بها في قياس الظروف اللازمة لقيام أو تطور البحرية التجارية المصرية - لتأدية ذلك الدور - ، هذه الظروف أو العناصر ، يمكن اجمالها في شخصية الحاكم والظروف السياسية ، ظروف التبادل الخارجى ثم التطورات الملاحية ، وذلك فيما يتصل بالنشاط عامة ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، حيث توافرت جوانب أخرى تتصل فنيا بالسفن ذاتها وتطورها ، وذلك تبعا لاستخدام البخار في تشغيلها ، وتتابع فيما يلى هذه العناصر المؤثرة في تطور ظروف قيام البحرية التجارية المصرية (\*) .

## أولا : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية

### ( ١ ) شخصية الحاكم :

يتم تناول هذا العنصر تأسيسا على جانبين ، أولهما : أثر نشأة وشخصية الحاكم في نشاطه وسياسته ، وثانيهما : أثر تلك السياسات على البحرية التجارية ، حيث أفرزت طبيعة الحكم في تلك الفترة شخصية الحاكم الأوتوقراطي ، ومن ثم تبدو أهمية تناول هذا العنصر ودوره تجاه العمل البحرى .

فبالنسبة لمحمد سعيد باشا ، كان ذا نشأة بحرية منذ الحقبة والده بالأسطول برتبة مساعد « تحت رئاسة » « مطوش باشا » ، وكثيرا ما كان

---

(\*) هناك فصل خاص بالمؤسسين والمساهمين بين دوافع التأسيس وعوامل التصفية ناقش فيه الباحث انتماءاتهم وقيمة مساهمات كل من المصريين والأجانب ودلالة ذلك في رمود حركة المجتمع ، ولم يتضمنه هذا الكتاب ، وإنما تحويه رسالة الباحث غير المنشورة بكلية البنات - جامعة عين شمس ١٩٩١ ص - ص : ٢٢٢ - ٢٦٨ ، وكمثال لبعض ما رصدناه على التحليلات راجع ملحق رقم (١) .

يشدد أوامره بضرورة الاجتهاد والتفوق في تحصيل العلوم والفنون البحرية (١) ، وحسبما يذكر البعض « أنه كان ينظر الى الملاحين كاقارانه سواء بسواء ، لا يميزه عنهم الا ما قد يظهره عليهم بالجد والعمل ، وقد ظل يطيع رؤسائه ، حتى أصبح سر عسكر الدونمة ، أى القائد العام للأسطول في اواخر أيام أبيه » (٢) .

وقد استمر محمد سعيد حاملا لرتبة أمير البحار ، حتى استقال من منصبه هذا عام ١٨٥٢ ، اثر خلافه مع عباس باشا الأول (٣) ، هذا عن نشأته الأولى .

أما اذا كنا بصدد تقييم العلاقة بين هذه النشأة واهتماماته البحرية ، فانه قد أظهر قبل اوتقائه الحكم ، تفوقا في اشرافه على صناعة « ذهبيته » الخاصة في توسانة بولاك ، وقد استجوز بذلك على اعجاب عباس الأول ، الذى لم يخف اعجابه بالتصنيع أيضا ، وعبر عن ذلك بقوله فى مكاتبة له :-

« .. بلغنى .. أن هذه الذهبية (٤) ، صنعها جميل وشكلها لطيف ، فأريد أن أرى مهارة صنعها ولطافة شكلها ، وأرجو من دولتكم أن ترسلوا الذهبية الى طرفنا ، لأن أرى .. بعينى ، ثم أعيدها الى طرفكم بلا تأخير (٥) » .

ومثل هذه المكاتبات الوثائقية ، وبعض الآراء المنصفة له فى التمسر البحرى ، توجب التجفط ازاء ما يورده « مارلو John Marlowe » من « أنه لم يفرم بالبحر أو الأسطول فى يوم من الأيام » (٥) .

ومما يشبث الاثر العميق للتنشئة البحرية ، أن سعيدا اتجه منذ بداية حكمه الى اعادة فتح المدرسة البحرية ، وانتخب لها من تلاميذ المدارس الحربية العبد الكافى ، وكان ذلك الافتتاح معبرا عن فلسفة معينة تنم عن خبرة عميقة بالعمل البحرى ، تبرزها تلك الرواية التى يوردها « اسماعيل سرهنك » ، حيث يذكر أن أحد أمراء البحرية قال فى حضرة سعيد باشا :

(١) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ١٢٦ فرمانات ملفات المائلة مستخرج من دفتر ٥٠٤ عية تركى ، ترجمة أمر كريم رقم ٢٤٨ بتاريخ ٣ رجب ١٢٥٠ هـ عن محمد على الى نجلنا .

(٢) جورج يانج : تاريخ مصر من عهد المليك الى نهاية حكم اسماعيل ، ترجمة على أحمد شكرى ، مطبعة الرسمانية ، القاهرة ١٩٣٤ ، ص : ١٨٨ .

(٣) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ١٢٠ فرمانات.ملفات المائلة . كراسة محمد سعيد ، الفصل الثانى ، ص : ٩ .

(٤) راجع ما سيتم تناوله « سفن البحرية التجارية لمصرية » .

(٥) محمد على « الأمير » : مرجع سابق ، ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .

(٥) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

« ٠٠ » لقد كثر عدد الضباط المتخرجين من المدارس البحرية ، إلا أنه ليس لمصر ما يكفي لتوظيفهم » .

فأجابته سعيد ، بأن « ٠٠ » المدرسة البحرية لابد من وجودها ، وتخرج الضباط منها ، لأن ذلك يحتاج الى زمن طويل ، بخلاف الحصول على السفن ، فإنه أمر سهل « ٠٠ » (٦) .

وعلى حد تعبير « مارلو » ، كان سعيد أكثر ميلا من سلفه لادخال الإصلاحات في مصر (٧) ، أي وجد لديه الاستعداد الشخصي ، وليد التنشئة البحرية ، ونضيف الى ذلك ما ذكره الدكتور أمين عفيفي حين عرض لشخصية « سميت باشا » ، وعبر عنه بقوله :

« ٠٠ » كانت تربيته تختلف عن تربية عباس ، اذ تعلم في الخارج « ٠٠ » وكان مختلطا بالأجانب محبا لهم ، يكرم وقادتهم « ٠٠ » ويعمل على ارضائهم ، كما كان محبا للأبهة والعظمة « ٠٠ » خيرا محبا لشعبه والعمل على رفاهيته وراحته « ٠٠ » (٨) .

ومن المرجح أن التنشئة البحرية ، هي التي اكسبته ميزات عملية في فهم ماهية العمل البحري وأهميته واعتباره البحرية التجارية اما أن تكون تلبية لاحتياجات المجتمع في المحيط الخارجي تمشيا مع ظروف التطور ، أو أنها مظهر من مظاهر الأبهة الرمزية للسيادة في البحار ، أو دليلا على كرمه في تشجيع الملاحة الأجنبية .

وإذا كانت هذه المؤشرات الاعتبارية ، يبرزها تناول نشاط البحرية التجارية ذاتها في مختلف مراحلها ١٨٥٤ - ١٨٦٣ ، إلا أنه مع الإيجابية الواضحة ، الناتجة عن ظروف شخصية وتنشئة سعيد باشا أصبحت الفرصة مهياة لوجود بحرية تجارية مصرية ، حتى مع اختلاف دافع قيامها تبعا لأي من الصور الثلاث المتعلقة بهذا العنصر .

أما « اسماعيل باشا » ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، « فهناك من ذكر حين تناول شخصيته ، أنه قد تعلم في أوروبا وتشبع بحضارتها ، له شخصيته التي تظهره بأنه الحاكم فقط ، وأنه الإداري وأنه المصلح ، يبدى رغبته في

---

(٦) اسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار عن دول البحار . ج ٢ . مطبعة بولاق مصر ط ١٣١٤ هـ ، ص : ٥٢ .

— السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٥٢ .

(٧) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

(٨) د- أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص : ٢٧٧ .

الإصلاح والاحياء والانشاء ، وبما شهدته العصر من سعى لأن تكون مصر أمام الأجانب قطعة من أوروبا (٩) .  
كما رصد بعض معاصريه صفات تدعم هذا التناول ، حيث عبروا عن ذلك بقولهم « انه كان ذكيا محبا للرقى » (١٠) .

أما بالنسبة لتنشئته فقد كانت حربية ، وذلك منذ التحاقه بمدرسة سان سير الحربية L'Ecole Militaire de Saint-Syr عام ١٨٤٨ (١١) ، على أن مثل هذه التنشئة ، لا شك كانت توفر لصاحبها مفاهيم تدبر عن مدلول قوة الدولة ، وهذه القوة كانت فيما تشتمل على البحرية التجارية أو الأسطول التجارى ، الذى يمكن استخدامه الى جانب الأسطول الحربى ، ولعل اهتمام اسماعيل باشا بهذا الجانب البحرى ، يفسره ارساله أحد أبنائه لدراسة العلوم والفنون البحرية فى البحرية الملكية الانجليزية The Royle Marine (١٢) ، و يفسر أيضا ما يسوقه القنصل العام الأمريكى البرت فارمان Farman, A. ، من أن اسماعيل باشا ، عندما قدم له قائد احدى البوارج الأمريكية (\*) ، أخذ الخديو يوجه اليه سلسلة من الأسئلة التى تخص سفينته ، وكذلك ما يفيد امتلاكه سفنا خاصة (١٣) .

ان هذه الشواهد ، تعتبر مؤشرا على رغبة أن تغلو البحرية التجارية

(٩) نفسه ص : ٢٨٤ .

(١٠) من ذلك : مكتابة ليوان Le Moyne قنصل فرنسا فى مصر الى وزير خارجيته ٢٤ فبراير ١٨٦٨ ، ومكتابة هنرى بلور Henry, B سفير انجلترا فى الاستانة الى وزارة خارجيته فى ٢٠ يوليو ١٨٦٤ ، مكتابة بنر George, H. Butler قنصل الولايات المتحدة الأمريكية فى مصر الى وزارة خارجيته فى ٢٨ مايو ١٨٧٠ . عن : - جورج جندى ، جاك تاجر : اسماعيل كما تحسوه الوثائق الرسمية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ١٩٤٧ ، ص : ١٤ ، ١٥ .

— Guindi, G. Bey & Tager, J. : Ismail d'apres Les documents officiels, le Caire, 1946, pp. 14, 15.

(١١) المرجع نفسه ، ص : ٨ .

(١٢) نفسه ، ص : ١٢ ، ١٣ .

(\*) بادية والجمع برادج ، قيل عن أصل اشتقاقها أنها صيغة عن لفظة « بيرة » الهندية وهى سبينة حربية كبيرة تنقل للقتال ، وكان الهولنديون أول من استخدموها فى العصر الحديث ، ومنهم انقلبت للأقطار الأخرى .

للمزيد : - دويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١٠ ، ١١ .

- د. محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦١٨ .

(١٣) البرت فارمان : مصر وكيف غدر بها ، ترجمة عبد الفتاح غنايت ، مراجعة على جمال الدين عزت ، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٤ ، ص : ١٣ .

لديه ، جزءاً من رموز بناء دولة على غرار الدول المتعدنية ، استيعاباً لمفهوم قوة الدولة التي تتسق مع ذكاء الحاكم وتنشئته ، كذا مظهراً للتطور انساقاً مع حبه للرقى ، وكلا العاملين قد ضمنا قيامها ، اذا ما توافرت مقوماتها الملائمة بالإضافة الى الجانب الاقتصادى والسياسى ، أو بالأحرى ما يضمن حركة تبادل خارجى نشطة .

### ( ب ) تطور الظروف السياسية :

بداية تجدر الإشارة الى عدة ملاحظات تتعلق بملاحة السفن التجارية المصرية وضمنان تمتعها بالحماية فى البحار تبعاً للظروف السياسية : -

أولاً : أن العرف والقانون البحرى خولا السفن التجارية حرية الملاحة فى البحار العامة منذ أمد بعيد ، ولكن مع ملاحظة أن فقه القانون الدولى ، لا يعتبر السفينة التجارية جزءاً من إقليم الدولة التى ترفع علمها ، مادامت قد دخلت الموانئ أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية ، وبالتالي لا ينطبق قانون دولة العلم على السفينة فيما يقع منها ، وإنما ينطبق عليها قانون الدولة صاحبة الإقليم الذى تواجدت فيه عند وقوع الحدث ، وذات الشيء ينطبق على طاقمها اذا نزل ميناء أجنبياً (١٤) ، ومن ثم بدا البحر العام محورا ملاحياً مشاعاً .

ثانياً : لما كان موقع السفينة التجارية فى المياه الإقليمية ، متفاوتاً فى آثاره السياسية ، التى ترتب عليها جوانب قانونية ، وبدت الفروق بين تواجد السفينة فى مياه دولتها وتلك الدول الأجنبية ، من ثم جلت المعطيات التاريخية فى إطار تبعية مصر السيادية للدولة العثمانية ، ضامناً لنطاق ملاحى أكبر للسفن المصرية ، بما امتلكته الدولة صاحبة السيادة من موانئ ملاحية كثيرة تنبها مياه إقليمية فى بحار عامة ، أشارت اليها الفرمانات بأنها « البحر الأحمر والأبيض ( المتوسط ) ، الأسود والبحر المحيط » (١٥) . انساقاً مع كون السفن المصرية رافعة للبى « العلم »

(١٤) - د. أسعد عبد الهادى : جنسية السفينة للتجارة - دراسة مقارنة و مجلة كلية الحقوق « جامعة فاروق الأول : المجلد الأول ، السنة الثانية ، يناير - مارس ١٩٤٥ ، ص - ص ١٦ - ٨٢ .

- د. هشام على صادق : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣٦ ، ٣٧ .

- د. محمد كامل أمين ملى : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، ج ١ ، مطبعة مصطفى البابى الحلبي ، مصر ، ١٩٥٥ ، ص : ٥١ .

(١٥) دار الوثائق القومية ( محافل الأبحاث ) : صفحة ١٢٥ برمانات - ترجمة فرحات تركى رستم ٨٥٢ فى لوسط ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( ١٨٥٦ ) من السلطان عبد الحميد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، - ترجمة فرمان رقم ٨٩٨ أرائل ذو الحجة ١٢٨٠ هـ ( ١٨٦٥ ) من السلطان عبد الحميد الى اسماحيل باشا والى مصر .

العثماني ، حسب لفظ القانون البحري العثماني الذي كان معمولاً به في مصر ، وذلك في بنديه الأول والثاني من فصله الأول (٢) .

وعلى هذا الأساس تتضح جدوى الملاحظة الثالثة في امتداد النفوذ السياسي لمصر في موانئ البحر الأحمر ، مصوع - سواكن - ذيلع - رأس جاردفون - قسمايو ( بورت اسماعيل ) ، على الساحل الإفريقي بين عامي ١٨٦٥ - ١٨٧٧ ، ومرسى الوجه على خليج العقبة ، وذلك في عهد اسماعيل باشا (١٦) ، إذ تبدل هذه الملاحظة ذات خصوصية أكبر في علاقتها بالسفن التجارية المصرية التي أصبحت في هذا الإطار تقوم بملاحتها في كنف المواقع الملاحية ذات الإدارة المصرية اقليبياً ، أي بما يفيد صالح النشاط في إطار الخصوصية المصرية .

وقد بدت هذه العلاقة أكثر وضوحاً في عهد اسماعيل باشا ، بما كفلته القرارات السلطانية من الحقوق الممنوحة للخديوي (١٧) .

(★) درجت المراجع القانونية الحاضرة ، في تناولها لبيدات القانون البحري المصري في مصر ، اتخاذاً لقانون التجارة البحري المختلط ١٨٧٦ ثم قانون التجارة البحري الأمل إبان حكم الخديوي توفيق ١٢ مصر ١٣٠١ هـ / ١٣ نوفمبر ١٨٨٣ كبدات ، بيد أن الباحث اطلع على طبعتي سابقتين للقانون التجاري البحري برقم « قوانين وأحكام ١٨١ » وذلك بدار الكتب القومية ، ولما التجاري وكان ضمنه البحري ، فتوجد منه نسختان أسبق طبع بيروت ١٢٧٥ هـ ( ١٨٥٩ ) ، والثانية طبع مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ ( ١٨٦٠ ) وهما تحت رقم « قوانين ١٤٤٢ » وتم مقارنتهما باللاحقتين فلم يبد فيها اختلاف كبير ، والقوانين مجتمعة تتشابه الى حد كبير مع ترجمة رفاعه رافع الطهطاوي للقانون التجاري الفرنسي ، مصر ١٢٨٥ هـ ( ١٨٦٨ ) تحت رقم « قوانين ٨٣ » ولم يشذ عن تلك البدييات سوى عزيز خانكي الذي أشار لبده العمل في عام ١٢٧٦ هـ ( ١٨٥٩ ) ، وللمزيد : -

- القوانين الأصلية المشار الى أرقامها بدار الكتب القومية .  
- عزيز خانكي : التشريع والقضاء قبل انشاء المحاكم الأهلية ، المطبعة المصرية ، مصر : أغسطس ١٨٧٩ ، ص : ٥٥ .

- د. محمد كامل أمين علش : شرح القانون البحري الوطني والمختلط ، ج ١ ص ( ج ) من المقدمة .

- د. نجيب بكير : القواعد التجارية والبحرية ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ١٩٧٥ ، ص : ٢٤٥ .

(١٦) د. شوقي الجبل : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٧٤ ، ص - ص : ٦ - ١٠ .

(١٧) للمزيد حول مرائجة نصوص القرارات : - د. أحمد عبد الوهيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص - ص : ٢٣٧ - ٢٥٣ .

- فيليب جلاد : قاموس الإدارة والقضاء ، المجلد السادس ، الاسكندرية ١٨٩٥ ، ص : ٧٣٢ .

- عبد الرحمن الرافعي : مرجع سابق ، ص : ٨٦ ، ٨٧ .



وعلى الرغم من كون تلك المواقع غير مصرية تبعا للموضع الجغرافى ،  
الا أنها بدت كالمواليء المصرية فى جانب علاقتها بالبحرية التجارية ، من  
حيث انتماؤها اداريا وتنظيما لسيادة مصر التي تتبع الدولة العثمانية .

على أنه مثلما كفلت تلك المواقع - فى البحر الأحمر والمحيط الهندى -  
مياها اقليمية تظللها الراية المصرية ادارة واشراقا ، استدعت المواقع ذاتها  
بالضرورة وجود سفن تجارية تقي بأغراض الربط بينها وبين مصر ، مثلما  
حدث نفس الشيء بين مصر والدولة العثمانية .

كذلك يتصل بأهمية وجود بحرية تجارية مصرية ، تبعا للجوانب أو  
الظروف السياسية ذاتها ، ما خاضته مصر أو شاركت فيه من الحروب  
العسكرية ، سواء كان ذلك لنصرة الدولة صاحبة السيادة « حرب القرم  
١٥٨٣ - ١٨٥٦ ، ثورة العسير ١٨٦٣ - ١٨٦٥ ، حملة كريت ١٨٦٦ ،  
الحرب الروسية ١٨٧٧ » (١٨) ، أو لمناصرة دولة صديقة ( حرب المكسيك  
أواخر عهد سعيد باشا لمناصرة فرنسا ) (١٩) ، وأما تلك التي خاضتها مصر  
مدفوعة لتحقيقها بأغراض توسعية ، أو مجابهة قوى سياسية « حرب  
الجيشة ٧٥ ، ١٨٧٦ ، حيث كانت السفن التجارية ، تدعم السفن الحربية ،  
ويمكن أن ينصرف الشيء ذاته الى أهمية وجود السفن التجارية برفقة  
الحربية إبان القيام بجولات تفقدية ، أو حين مرابطتها فى تلك البقاع  
المصرية البعيدة .

كما يلاحظ فى جوانب العلاقات السياسية بين مصر والدولة العثمانية ،  
أنه لم توجد نصوص فى الفرمانات تمنع انشاء سفن تجارية ، على عكس

---

(١٨) - د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص - ص : ٧٧ - ٨٧ ،  
١٦١ - ١٦٥ .

- السيد سيد فتياب : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٤١ - ٢٦٦ .

(١٩) على الرغم من مشاركة مصر بقوات نقلتها السفن الفرنسية فى عهد سعيد باشا ،  
الا ان علاقة هذه الحملة بالبحرية التجارية المصرية جاءت الإشارة لها فى عهد اسماعيل  
باشا الذى قام مشروعه على ارسال أو رطة سودانية ، وأرسل أوامره بذلك الى وكيل الشركة  
المريزية المصرية فى ١٠ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ ( مارس ١٨٦٦ ) ، وذلك لاعمداد السفن اللازمة  
للنقل ، وإن كان لم يتم التنفيذ النهائي لتأخر التجهيزات ودنو انتهاء الحرب .

للمزيد : د. عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ٢٠٠٠ ج ١ ، ص - ص :  
٥٢٢ - ٥٢٣ .

- عبد الله حسين : السودان من التاريخ القديم الى رحلة البعثة المصرية ، الجزء  
الاول ، المطبعة الزمانية ، مصر ١٩٥٣/١ ، ص : ٩٠٢ ، ٩٠٣ .

الحربية التي ظلت ممنوعة في إطار « السفن الحربية المدعوة التي لم يكن يتم انشاؤها الا بأذن سلطاني » حتى فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ (١٩) ، ومن ثم يمكن القول ان الظروف السياسية كانت تشجع على وجود بحرية تجارية مصرية ، وذلك تبعا للجوانب السيادية التي كفلت مياها اقليمية للنشاط المصري في إطار التبعية العثمانية التي امتدت الى مياه بحرية عديدة، او الموانئ والمواقع البحرية ، علاوة على الظروف الحربية ، ومناصرة الأسطول للتجاري للحربي ، وعدم وجود عراقيل أمام انشاء أو تطوير السفن التجارية مقارنة بالحربية « اللوننا » \*

---

(١٩) د. أحمد عبد الرحمن مصطفى : مرجع سابق ، ص : ٥٥٠ \*

## ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى

يقصد بالتبادل الخارجى كافة المعاملات التى تتم بين الدول (٢٠)، وهذه العمومية فى التعريفات الاقتصادية فيما تشمله - وثيق الصلة بالسفن التجارية - حركة التجارة الخارجية من نقل بضائع وركاب وبريد وغيرها ، مما يؤثر فى الجدوى الاقتصادية من تشغيل سفن تجارية (٢١) .

ولما كانت قد برزت أهمية وجود سفن بحرية تصل الموقع الملاحى المصرى بالعالم الخارجى ، فإن تلك الأهمية قد برزت على وجه الخصوص بعد اقتناع أوروبا لسياسة « حرية التجارة » ثم انهيار نظام الاحتكار فى مصر ، ولأن ذلك كفل وجود حركة تبادل خارجى نشطة عما قبل ، وفرت ظروف ملائمة للنشاط البحرى التجارى .

لذلك يمكن القول بأنه يوجد لتقارب وثيق ومباشر بين حركة السفن والتبادل الخارجى ، لأن تطور أو ضعف التبادل يؤثر ايجابيا أو سلبيا فى تشغيل السفن ، وبمعنى آخر يأتى قيام أو تأسيس البحرية التجارية فى أهم جوانبه تلبية لتطور حركة التبادل الخارجى ، وهذا ما نحاول رصداه من خلال حوكمة التجارة الخارجية المصرية بصفة عامة فى شقيها الصادرات والواردات ، ثم بصفة خاصة حركة الركاب فى الموانئ المصرية ، ثم حركة البريد .

### أولا : حركة التجارة الخارجية :

مما لا شك فيه أن نمو هذه الحركة يرتبط بتطور المجتمع المصرى ذاته ، وقد جاءت الشواهد التاريخية ، تدل على ملائمتها طيلة عهدى سعيد باشا وإسماعيل باشا ، بما توضحه الإحصاءات التالية لحركتى الصادرات والواردات المصرية (٢٢) .

(٢٠) د. حسن كمال : مرجع سابق ، ص : ١٣ وللزيد راجع ما سبق تناوله « مائة البحرية التجارية » .

(٢١) د. عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٥ .

(٢٢) مستخرج من إحصاءات متفرقة بعد مقارنتها عن المراجع المذكورة به ، وللإحاطة ملاسطين : أولا : اشقت بيانات كل من د. أحمد أحمد الحجة وكروشلى فى إجمال السنوات ومهما د. أمين مصطفى باستثناء اختلاعه مهما فى رقم صادرات ١٨٧١ ، ثانيا : اشقت =

السنة	الصادرات بالجنية المصري	الواردات بالجنية المصري	الميزان (*)
١٨٥٤	٢٠٨٧٩٣٨	٢١٤١٩٦٤	- ٠٠٥٤٠٣٦
١٨٥٥	٢٢٨٦٤٣٦	٢٥٢٧١٣٣	+ ٠٧٥٩٣٠٣
١٨٥٦	٤٠٢٩٥٤٣	٢٥٦٨٦٩٢	+ ١٤٦٠٨٥١
١٨٥٧	٢١٠٤٩٩٤٨	٢١٤٩٩٤٣٠	- ٠٤٤٢٨٢
١٨٥٨	٢٥٣٣٩٠٧	٢٧١٥٢١٥	- ١٨١٣٠٨
١٨٥٩	٢٥٦٥٦٢٥١	٢٤٩٤١٤٣	+ ٠٧١٣٤٨٢
١٨٦٠	٢٥٣٥٦٥١	٢٦٠٤٩٣٣	- ٠٦٩٢٨٢
١٨٦١	٣٤٢٣٩٥٩	٢٥٦٨٥٣٩	+ ٠٨٥٤٩٤٠
١٨٦٢	٤٤٥٤٤٢٥	١٩٩١٠٢٠	+ ٢٤٦٣٤٠٥
١٨٦٣	٩٠١٤٣٧٧	٥٠٦٣٤٨٧	+ ٣٩٥٠٠٧٩٠
١٨٦٤	١٤٤١٦٦٦١	٥٢٩١٢٩٧	+ ٩١٢٥٣٦٤
١٨٦٥	١٣٠٤٥٦٦١	٥٧٥٣١٨٤	+ ٧٢٩٢٦٧٧
١٨٦٦	٩٧٢٣٥٦٤	٤٦٦٢٢١٠	+ ٥٠٦١٣٥٤
١٨٦٧	٨٦٢٣٣٤٩٧	٤٣٩٩٠٩٧	+ ٤٢٢٤٩٠٠
١٨٦٨	٨٠٩٤٩١٦٤	٣٥٨٢٩٦٩	+ ٤٥١٢٠٠٥
١٨٦٩	٩٠٨٩٨٦٦	٤٠٢١٠٦٠	+ ٥٠٦٨٣٦٥
١٨٧٠	٨٦٨٠٧٠٢	٤٥٠٢٩٦٩	+ ٤١٧٨٧٣٣
١٨٧١	١٠١٩٢٠٢١	٤٥١٢٢١٤٣	+ ٥٦٧٩٨٧٨
١٨٧٢	١٣٣١٧٨٢٥	٥٠٠٥٩٩٥	+ ٨٣١١٨٣٠
١٨٧٣	١٤٢٠٨٨٨٢	٦١٢٧٥٦٤	+ ٨٠٨١٣٦٨
١٨٧٤	١٣٤٢٣٠٠٠	٥٠٧٠٠٠٠	+ ٨٣٥٣٠٠٠
١٨٧٥	١٣٣٣٣٣٣٤	٥٦١٩٤٦٧	+ ٧٧١٣٨٦٧
١٨٧٦	١٣٥٦١٢٨٦	٤٢٥٣١٩١	+ ٩٣٠٨٠٠٨٥
١٨٧٧	١٢٣٧٥٠٠٢٣٣	٤٤٩٣٤٤١	+ ٨٣٥٦٧٩١
١٨٧٨	٨٠٩٧٢٧٧	٤٨٤٤٣٤٢	+ ٣٢٥٢٩٣٥
١٨٧٩	١٣٤٣٩٠٥٩	٥٠٠٢١٦٣	+ ٨٤٣٦٨٩٦

فإذا قيس مدلول هذه الاحصاءات من وجهة النظر الاقتصادية ، وعلى حد تعبير البعض ، ان ارقام التجارة الخارجية يتراعى فيها التقدم العام

= مع هؤلاء الثلاثة جورج جندى ، جاك تاجر فى بعض السنوات ، واختلف فى البعض الآخر ، وكان الخلاف عنهم فى صادرات ١٨٦٧ ، صادرات وواردات أعوام ٧٠ ، ٧٤ ، ١٨٧٥ ، ثم واردات أعوام ٧٦ ، ٧٧ ، ٧٨ وقد تم الاعتماد على المرجعين الأولين ( الحقة ، وكروشل ) : -

- د . أحمد أحمد الحقة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٨ .

- د . أمين مصطفى عفيفى عبد الله : مرجع سابق ، ص : ٢٠٧ .

- جورج جندى ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٤ .

- Guindi, G & Tager, J. : op. cit., p. 180.
- Croushley A. E. : The economic development of modern Egypt, Longmans, Green & Co., London, First, Pb 1938, pp. 137, 138.

(\*) الميزان التجارى من عمل الباحث :

لمرافق الحياة في البلاد ، (٢٣) ، فانه يبرز منه أن الميزان التجاري باستثناء أعوام ١٨٥٤ - ٥٧ - ٥٨ ، ١٨٦٠ كن في صالح مصر بقية عهد سعيد باشا ، واستمر كذلك طيلة عهد اسماعيل باشا . وقد كان ادنى فائض له في هذا العهد يقرب من ضعف أفضل فائض له في عهد سعيد باشا ، وهو ما نجده في عامي ١٨٥٦ ، ١٨٧٨ ، بل ان بعض سنوات اسماعيل باشا شهدت زيادة طفيفة من ذلك عام ١٨٦٤ الذي كان فائضه أكثر من تسعة ملايين من الجنيهات المصرية (٢٤) .

أما مدلوله على صعيد العلاقة بالبحرية التجارية ، فانه يطرح بعض ملاحظات في مقدمتها وجود تطور في الصادرات والواردات المصرية ، وهذا يساعد على نشاط السفن التجارية ، حيث الصادرات في الذهاب والواردات في الاياب ، فبالنسبة للصادرات بلغا من عام ١٨٥٤ وحتى عام ١٨٧٩ ، فقد ابتدأت بأكثر من مليوني جنيه ، وانتهت الى أكثر من ثلاثة عشر مليون جنيه مصري ، ومع حدوث انخفاضات في بعض السنوات في عهد سعيد باشا كتلك التي عاصرت أعوام ٥٨ - ١٨٦٠ فانها لم تقل عن المليونين جنيه ، كما أنه حدثت زيادات ملحوظة في العهد ذاته كالأعوام ٥٥ ، ٥٧ ، ١٨٦١ التي زادت عن ثلاثة الملايين من الجنيهات المصرية ، وعامي ٥٦ ، ١٨٦٢ التي زادت على أوبعة الملايين ، وكان ذلك يعنى تطوراً ملموساً في شق الصادرات الخارجية .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد فاقت التطورات عهد سلفه وبما يشبه الطفرة واستمر ذلك طيلة العهد ، فقد كان أقل مستوى لإجمالي الصادرات يزيد عن ثمانية ملايين جنيه مصري ، بل أن تلك المؤشرات قد جاءت منذ البدايات ، حيث كانت تجارة القطن المزدهرة ، ولذا كانت الصادرات عام ١٨٦٣ تزيد عن تسعة ملايين جنيه مصري ، وبلغت في العام التالي أكثر من أربعة عشر مليوناً ، ومنذ عام ١٨٧١ حتى ١٨٧٩ تراوحت الصادرات بين عشرة الملايين والأربعة عشر مليوناً ، أو ما يزيد قليلاً .

أما بالنسبة للواردات فانها مقارنة بالصادرات وفي ضوء الميزان التجاري ، يلاحظ ثمة تقارب بينهما في عهد سعيد باشا ، بينما حدث

(٢٣) د- أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص : ٢٠٦ .

(٢٤) للمزيد من التحليلات الاقتصادية لهذه الاحصاءات : -

د- أحمد احمد الحجة : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٨٧ - ٣٠٤ .

- أحمد الشريبي : التجارة المصرية ١٨٤٠ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة بأشرف د/ رؤوف عباس ، قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة القاهرة ١٩٨٥ ، ص - ص : ٢٧٠ - ٣٩٤ .

د- أمين مصطفى عفيفي : المرجع السابق ، ص - ص : ٢٠٦ - ٢٠٨ .

التفاوت عام ١٨٥٦ حيث كانت الواردات تصل الى نصف الصادرات تقريبا «٢١٤» ، بينما التفاوت الأكبر قد حدث عام ١٨٦٢ بنسبة الواردات تقريبا الى الصادرات ١ : ٤ على أن هذا التفاوت اذا كان يؤثر في حركة السفن الخارجية من مصر بالأزدهار ويؤثر سلبا على حركة السفن الواردة بالتجارات القادمة الى مصر ، إلا أن المصلحة في العام ذاته كانت تضمن في عمومها مصدرا لتشغيل أو تسيير السفن ، لأن إجمالي الصادرات كان يفوق الأعوام السابقة ، ويعوض النقص في الواردات بالنسبة لحركة السفن .

على أنه في عهد اسماعيل باشا كما هو واضح من الاحصاء والميزان التجارى فإن الواردات طيلة عهده تراوحت بين ثلاثة الى ستة الملايين من الجنيهات المصرية ، وهي في مجملها أكبر من تلك التي كانت في عهد سعيد باشا ، وإن كانت أقل من الصادرات في عموميتها على مر السنوات ، وقد كان ذلك لا شك في صالح الاقتصاد أو بالأحرى ميزان التجارة الخارجية .

ونخلص من ذلك الى أن مثل هذه التطورات على سعيد التجارة الخارجية قد وفرت ظروفًا ملائمة لنشاط السفن التجارية ، وقد زاد من قيمة هذه التطورات ، أن توجه التجارة الخارجية كان يتم في معظمه مع دول بحرية ، كما أنه لم يكن محددًا أو رهنا بدولة معينة ، وإنما كان يميزه التنوع مع مختلف الدول ، بما يعنى ضمان امكانية وجود خطوط سير بحرية متنوعة للسفن التجارية ، وهذا يوضحه المؤشر الإحصائي التالي لتوجهات التجارة الخارجية المصرية ١٨٦٣ - ١٨٦٩ (٢٥) :

الدولة	الصادرات بالجنيه المصرى	الواردات بالجنيه المصرى	الدولة	الصادرات بالجنيه المصرى	الواردات بالجنيه المصرى
انجلترا	٨٧٤٠٣٨٧١	٢٢٢٩١١٢٩١	بلجيكا	-	٣٥٥٢٩٤
فرنسا	١١٨١٦٢١١٠	٦٠٣٨٥٢٤	روسيا	-	١٢٨٣٩١
النمسا	٦٢٢٧١٩٤٢	٤٤٢٣٢٤٧	الولايات المتحدة الأمريكية	-	١٣١٦٧١
والبحر	-	-	السويد	٧٢١٣١٦٧٤	٩٠٥٧٤
تركيه	١٧٠٢٤٥٦	٣٣٥٩٥٣٣	اسبانيا	-	٤٣٣٢
ايطاليا	٣٣٩٤١٩٧	٣٢٩١٦٦٧	المانيا	-	٣٣٩٣٦
سوريا	١٠٠٣٢٣٨	-	هولندا	٢٤٤٧٨٣٢	-
« الشام »	-	-	-	-	-
بلاد المغرب	٢٥٥٥١٥	٢٤٥٥	-	-	-
اليونان	١٦٩٤٢٥	١٣٦٢٤٥٥	-	-	-

(٢٥) نقل عن : د. أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٢٩١ .

(\*) جعل الباحث التقريب لأقرب جنيه بدلا من القرش الوارد في الإحصاء .

ويوضح هذا الاحصاء تنوع التجارة الخارجية ، وكما سبق القول فان هذا من شأنه توفير محاور ملاحية متنوعة يمكنها تقديم خطوط توافق السفن التجارية اذا ما وجدت ، مع ملاحظة أن هناك فترات كان يزدهر فيها النشاط مع دولة بعينها ، مثلما حدث مع بريطانيا خاصة إبان نشوب الحرب الأهلية الأمريكية ، وحدثت أزمة القطن ، حتى كان نصيبها من تجارة مصر الخارجية عام ١٨٦١ يقرب من ثلثي صادرات مصر ، بسبب ارتفاع أسعار القطن (٢٦) التي ساهمت في ارتفاع الميزان التجاري المصري ، وقد استمرت تستورد ما يقرب من أربعة أخماس القطن المصري طيلة عهد اسماعيل باشا (٢٧) .

وقد كانت مثل هذه الأمور تملئ ضرورة وجود سفن تجارية مصرية تشارك في جنى أرباح التشفييل ، سواء كان ذلك تلبية لاحتياجات مصر من واردات سلعة معينة ، أو للمشاركة في تصريف تكلس الصادرات الفائضة عن الاستهلاك المحلي ، في اتساق مع المعاهدات التجارية بين الدولة العثمانية والدول الأخرى أو بين مصر والدول ، منذ موافقة السلطان العثماني على تخويل الخديوية المصرية حق عقد معاهدات تجارية مع الدول وبما لا يخل بالأطر العثمانية ، وكان يمتد أثر هذه المعاهدات إلى السفن التجارية ، التي كانت تتبادل علاقاتها الودية في إطار حرية التجارة ومزايا المعاهدات والاتفاقيات .

وإذا كان هذا العرض باحصائياته قد أبرز وجود أرضية ملائمة لنشاط السفن في التجارة الخارجية ، وذلك في الأطار الاقتصادي العام للميزان التجاري في حركتي الصادرات والواردات ، وكذلك في تنوع الدول التي ترتبط بتجارة بحرية مع مصر ، فإن التطور الذي شهدته هذه الأرضية ، كان أيضا في التفاصيل التي يمكن الوقوف على أمثلة منها في حركتي الركاب والبريد .

#### ثانيا : حركة الركاب :

تستند حركة الركاب في ميناء ما ، إلى طرفي الحركة أي المسافرين والقادمين سواء كانوا من سكان البلاد أو الأجانب ، وفي مصر ١٨٥٤ - ١٨٧٩ جاءت هذه المظاهر متمثلة في رحلات السكان المحليين ومواكب الحج ، ثم الوفود الأجنبية .

(٢٦) ارتفع سعر قنطار القطن من ١٢ ريالاً عام ١٨٦١ إلى ٤٥ ريالاً عام ١٨٦٥ ، وزادت صادرات مصر من ١/٢ مليون إلى ١ ١/٢ مليون - د. جمال الدين محمد سعيد : التصديرات مصر ، مطبعة لجنة البيان العربي ، القاهرة ط ١٩٦٤ ، ص : ٢٣ .  
(٢٧) د. أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٣١٠ .

فبالنسبة للعناصر المحلية ، فقد كانت أهم أسباب انتقالها بحريا أداء فريضة الحج عن طريق السويس البحرى منذ عام ١٨٦٠ ، فضلا عن بعض التجارات والبعثات ، سواء كانت لأغراض ثقافية أو سياسية أو للسياحة ، فضلا عن ذلك ما كان تابعا للحكومة عسكريا ، ونفس الأسباب يمكن أن ترجع اليها حركات الوافدين الى مصر ، وكان يثلب الطابع الدينى على قدوم المسلمين ، والطابع التجارى على العناصر التجارية وخاصة من الأوربيين ، وكانت هذه التحركات اما أن تبدأ أو تنتهى بمصر ، واما أن تكون مصر معبرا لها (٣) .

وإذا كانت التحركات التى تحمل الصبغة الموسمية كالحج أو السياحة ، تمثل ازدهارا للحركة البحرية ، فإن الحركة للأغراض التجارية ، كانت هى التى تمثل فى الواقع عنصرا مستمرا فى النشاط البحرى وهذه الحركة ازدهرت بالأجانب الذين شغلوا تشجيما من حاكمى الفترة ، علاوة على ازدهار الحركة التجارية التى سجلتها الإحصاءات السابقة ، بالإضافة الى ما كانوا يتمتعون به من الامتيازات الأجنبية (٢٨) .

وعامة ، فقد جاءت حركة الركاب ، دليلا أيضا على التطور الذى لا يدعم نشاط السفن فحسب ، بل ويتطلب المزيد منها ، وللوقوف على تطور الحركة الملاحية نورد بيان الركاب الواردين الى الاسكندرية عن الفترة من ١٨٥٤ - ١٨٧١ ، والواردين الى بورسعيد منذ انشائها حتى ١٨٧١ أيضا (٢٩) .

(\*) سيتم تناول ذلك فى العنصر الخاص « دور البحرية التجارية المصرية فى نقل الركاب » .

(٢٨) هناك بحوث ومراجع عديدة تناولت هذا الجانب منها : -  
- د. أنور عبد الملك : نهضة مصر : تطور الفكر والايولوجية فى نهضة مصر الوطنية ١٨١٥ - ١٨٩٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٣ ، ص - ص : ٨٠ - ٨٩ ، ١٣٤ - ١٣٨ .

- د. راشد البراوى : مجموعة الوثائق السياسية ، الجزء الأول « المركز الدول لمصر والسودان وقناة السويس » مكتبة النهضة المصرية القاهرة ط ١/١٩٥٢ ، ص - ص : ٩٠ - ٩٩ .

- د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ١٩ .  
- د. نبيل عبد الحصيد : الأجانب وأثرهم فى المجتمع المصرى ١٨٨٢ - ١٩٢٢ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، بإشراف د. جمال زكريا ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، القاهرة د. ص - ص : ٥ - ٢٢ .  
- Crouchley, A. E. : The Investment of foreign Capital in Egyptian Companies and public Debt, Cairo, 1936.

(٢٩) نقلا عن الوقائع ومقارنتها بإحصاءات أخرى ، فاتفق معها على مبارك باستثناء عام ١٨٦٤ تم أضاف بالنسبة لبناء الاسكندرية عام ١٨٧٢ ، وكذلك رينى بك لنفس الميناء =



السنة	البلد	الإسكندرية	بورسعيد	السنة	البلد	الإسكندرية	بورسعيد
١٨٥٤		٢٢١٧٢		١٨٦٣		٤٣٣٣٢	٤٩٧
١٨٥٥		٢٦٦٨٠		١٨٦٤		٥٦٦١٢	١٦٩٦
١٨٥٦		٣٣٤٢٩		١٨٦٥		٧٤٩٩٠	٧٠٨٠
١٨٥٧		٣٦٦٨٥		١٨٦٦		٥٠٣١٧	١٠٩٥٣
١٨٥٨		٣٥٤٨٧		١٨٦٧		٤٥٩٥٠	٨٣١٦
١٨٥٩		٢٩٠١٥		١٨٦٨		٤٣٥٣٨	١٩٠٥٦
١٨٦٠		٢٨٩٢٤	٤٠١	١٨٦٩		٧٧٧٧٦	٢٤٨١٥
١٨٦١		٢٨٩٦٣	٦٥١	١٨٧٠		٦٤٣٢٨	٢٤٩٧٨
١٨٦٢		٣٧٧٢٢	٦٥١	١٨٧١		٥١٤٨٢	٥٨٥٦٥

هذا على صعيد حركة الركاب في الميناءين كأمثلة تطبيقية توضح التطور الذي طرأ على أعداد الركاب ، ومن ثم أخذت في التزايد السنة تلو الأخرى . أما على صعيد الاجمالي العام لذات الحركة ، فقد كانت هي الأخرى تضمن نشاطا رحبا في سائر الموانئ ، وبمعنى آخر نشاطا رحبا للسفن مجتمعة في السواحل المصرية ، وذلك حسبما يوضحه الاحصاء التالي للفترة من ١٨٧٣ - ١٨٧٧ عن المتقلين بالسفن : ( ٣٠ ) :

البيان	الركاب الداخلة والخارجة				حجاج
	ملكية ( مدنيون )		عسكرية		
	إلى الديار المصرية	بطريق الديار المصرية	مصريين	أجانب	
١٨٧٣	١٠٤٨٥٧	٩٠٦٦٩	١٠٣٧١	١٢٧٣٠٩	٧٢٧٧٥
١٨٧٤	٨٠٣٨٤	٨١١٨٣	٦٨٣٩	١٠٣٦١٩	٧٩٤٥٣
١٨٧٥	٦٣٩٣٨	٨٣٤٩٨	٥٣٢٨٥	٨٨٩٧٥	٨٨٨٣٠
١٨٧٦	٥٢٤٤٧	٨٢٣٠٩	٦٧٣٤٦	٨٥٨٨٢	١٢٠٠٢٠
١٨٧٧	٥٢٥٤٧	٩٠٠١٢	١٩٣١٧	٩٢٩٨٤	٩٥٧٢٥

= الفترة من ١٨٥٦ - ١٨٦٩ واختلف مع الوقائع سنوات ١٨٥٩ ، ٦١ ، ٦٢ ، ٦٣ ، ١٨٦٩ وللتزيد : -

— Regny, E : Statistique de L'Egypte, Tome 1, Alexandrie 1870, p. 18.

- على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ مج ٢ ، ص : ٨٠ ، وكان يطلق عليهم « سياح » .
- دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مطبعة ( ١ ) الوقائع المصرية ، مستخرج عن الممد ٤١٦ الخميس ٢٥ ربيع الثاني ١٢٨٨ هـ / ١٣ يوليو ١٨٧١ .
- الوقائع المصرية : الممد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ / اول ابريل ١٨٧٣ .
- ( ٣٠ ) نقلا عن : -
- فريدريكو أميتشي : الاستاتستيك أو مبادئ فيما يتعلق بالديار المصرية ، ترجمة =

وإذا كان هذا الإحصاء يرصد الحركة الإجمالية للمتقنين من مختلف الفئات ، والتي لم تقل أعدادها في أي من هذه السنوات عن ربع مليون فرد ، فإن قياس أحد جوانبها ، الحجاج مثلا ، تكشف بعض الوثائق أن أعدادهم عام ١٥٨٨ م كانت ١٧٩٧٠ (٣١) ، ونجد أن العدد ذاته يقفز حتى يصل عام ١٨٧٣ الى ٧٢٧٧٥ ويتزايد لأكثر من ١٢٠٠٠٠ عام ١٨٧٦ ، وهذا يكشف بما لا يدع مجالا للشك التطور في حركة انتقالاتهم ، ورغم أنها كانت موسمية إلا أنها كانت تمثل رواجاً للنقل البحري ، وهذا الأمر يوضح جدوى وأهمية وجود بحرية تجارية مصرية .

وعامة فمثل هذه الإحصاءات تبرز عدة حقائق في مقدمتها وجود حركة انتقالات بحرية رائجة في السواحل المصرية .

**ثانياً :** وجود حركة ملاحية سواء كانت واحدة أو عابرة تزد من نطاق المدى الملاحى ، **ثالثاً :** ضرورة وجود سفن تجارية تخدم نقل الركاب عامة وبما قبله النقل المسكرى .

### **ثالثاً : حركة البريد :**

وهى العنصر الثالث في التبادل الدولى ، التى يؤدها النقل البحرى بما يحمله من أخبار وحالات وغيرها ، وعلى الرغم من أن مصر شهدت توسعاً داخلياً فى هذا الجانب ١٨٥٤ - ١٨٧٩ إلا أن المتصل منها بالبحرية التجارية هو الشق الخارجى المتبادل بين الأفراد أو الشركات ومن فى أعدادها ، أو بين الحكومات بعضها البعض .

وبداية تطفو على السطح تلك العلاقة بين مصر والدولة العثمانية صاحبة السيادة ، وما تتطلبه هذه العلاقة من وجود سفن تنقل البريد بينهما وكذا سائر المكاتبات ، ثم بين مصر وموانئ البحر الأحمر التى امتد إليها نفوذها ، وهذه تبدو السفن اللازمة لنقل البريد بينها وبين مصر ذات أهمية خاصة وذلك لما تحويه المكاتبات من أهمية سياسية ، أو بما تترجمه من علاقات اجتماعية (٣٢) .

= عيسى ندور ، سعيد البستاني ، ج ١ ، مطبعة عموم الجهادية ١٢٩٦ هـ ، ص - ص ، ص : ٤١ - ٤٣ ، ٨٢ .

(٣١) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنبة ) : مطبعة ٢٠ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٧٢ بتاريخ ١٨ ذى القعدة ١٢٧٤ هـ ( ١٨٥٨ ) من اسماعيل عاصم ظاهر ديوان الداخلية الى القية .

(٣٢) - ( دواوين الخاصات ) : مطبعة قرارات مجلس ادارة الشركة الميزية ، وثيقة رقم ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ ( ١٨٦٩ ) صورة قرار مجلس التومسيون للنظر فى مادة البومسة المرسى .

- د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية لسياسة مصر فى البحر الأحمر ١٨٦٣ =

وكان مما يزيد من أهمية وجود سفن مصرية عنصران آخران هما :  
ادراك الحكومة المصرية لأهمية وجود السفن الخاصة بهذا الجانب دون  
السفن الأجنبية ، بما يكتنف البريد في بعض الأحيان من خصوصيات  
حكومية أو سرية ، ثانيا : للوفاء بتطور حركة البريد المصري الخارجى  
المرتبطة بالحركة الدولية .

وفي هذا المجال تجدر الإشارة لعل أن أثر تولى محمد سعيد باشا  
الذى شجع للتوافد الأجنبى وحرية التجارة ، تزايدت حركة البريد  
الخارجية ، وإن كلن قد تفوق فيها نشاط العناصر الأجنبية (\*) ، حيث  
كان « كارلوميراثى » وأصله من ليفورنو ، قد حصل على امتياز أنشا  
بموجبه مكتب بريد بين القاهرة والإسكندرية ، وبعد وفاته عام ١٨٤٢ ،  
تولى الإشراف على المكتب ابن أخته « تيتو شينى » الذى أشرك معه صديقه  
« جياكوموتسى » عام ١٨٤٧ « موتسى بك » فيما بعد (٣٣) ، وفى خلال  
سنوات قليلة من عهد سعيد باشا توطن هذا المشروع بالقوى الأسس وأطلق  
عليه اسم البوستة الأوروبية Posta Europea التى أنشأت مكاتبها فى  
رشيد ١٨٥٤ ، ثم امتدت لمناطق أخرى فى الأعوام التالية (٣٤) .

وعلى الصعيد الداخلى الذى ارتبط بالتبادل الخارجى ، فإنه كما هو  
ملاحظ بدأ إنشاء المكاتب فى الموانئ ذات الصلة الوثيقة بالنقل البحرى  
الخارجى ، وكان مما يزيد هذا الارتباط أن هذه المكاتب لم تقتصر على  
خدمات الأفراد ، وإنما وقعت عام ١٨٥٦ اتفاقا مع الحكومة المصرية ينص  
على نقل رساليات البريد لمدة خمسة أعوام متتالية اعتبارا من يناير ١٨٥٦

= ١٨٧٩ ، مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، مطبعة لجنة البيان العربى ،  
القاهرة ١٩٥٩ ، ص : ٥٠ ، ٢٠٧ .

(\*) كانت توجد ثلاثة بريد للمراسلات للبرية منذ عهد محمد على .

(٣٣) اعتمادا على « جوف وزارة المواصلات » ويذكر بنولابك ، « الدكتور صالح رمضان  
أن شينى كان جده ميراثى ، بينما تذكر الدكتور فاطمة علم الدين أن الإشراف آل بعد وفاة  
ميراثى إلى أولاد شقيقه « اخوان شينى » .

للمزيد : - « فاطمة علم الدين عبد الواحد : تطور النقل والمواصلات الداخلية فى  
مصر فى عهد الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ - ١٩١٤ ، مصر النهضة ، مركز وثائق وعلاقات  
الحاضر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٨٨ ، ص : ١٧٥ .

- فريدريكو بنولابك : مصر والجغرافيا ، ترجمة أحمد زكى ، للطبعة الأخيرة ، بولاق  
مصر ١٩١٥ ، ص : ١٠٠ ، ١٠١ .

- « صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٢٩ .

- وزارة المواصلات : تاريخ البريد فى مصر ، للطبعة الأخيرة ، القاهرة ١٩٣٤ ،  
ص : ٤٨ .

(٣٤) - « فاطمة علم الدين : المرجع السابق ، ص : ١٧٥ ، ١٧٦ .

- فريدريكو بنولابك : المرجع السابق ، ص : ١٠٠ .

فى الوجه البحرى ، وسرعان ما تم تجديده باسم امتياز للشركة الأوربية فى ٥ مارس ١٨٦٢ (٣٥) لمدة عشرة أعوام أخرى ، وكان لها امتياز نقل البريد الخارجى ، ومن ثم لم يكن للحكومة المصرية ثمة دور ، فلم يقتصر الأمر على منحها لهذه الشركة تلك الامتيازات ، بل اضطرت الحكومة الى إلغاء مكاتبها الخاصة فى سائر القطر عام ١٨٦٢ ، وهذا يعنى هيئة الاشراف الأجنبى على بريد سائر القطر داخليا وخارجيا ، حيث استقدم أصحاب الشركة الأوربية شابا إيطاليا يشارك فى مهامها هو « فيكتور يوكيوفى » من بريد تورينو ، وسبق له زيارة أكثر ادرات البريد فى أوروبا (٣٦) .

وقد زاد من هذه السيطرة الأجنبية أو بالأحرى من خطورتها ، وجود كثير من السفن التابعة للدول الأجنبية (\*) ، مما أبرز مدى الحاجة الى سفن مصرية تشارك فى هذا النشاط .

ولكن يبدو أن ثمة قصورا اعترى البحرية التجارية المصرية فى عهد سعيد باشا ، ساعد على هذه الصورة القائمة على النشاط الأجنبى ، أو بمعنى آخر لم تدرک الحكومة المصرية آنئذ أهمية تمصير البريد أو نقله ، وهو ما لم يحدث فى عهد اسماعيل باشا .

ففى هذا العهد وبعد وفاة « تيتوشينى » فى حادث مركبة عام ١٨٦٤ ، أصبح « موتسى » المسيطر الوحيد على البوستة الأوربية ، وفى تلك الأثناء كان الخديو اسماعيل باشا يسعى الى أن تهيمن حكومته على جميع المشروعات الهامة التى تتصل بالمدينة والعمران ، « فامر بابتیاع الشركة الأوربية » . وقام باتسام الصفقة ، نزولا على ارادة اسماعيل ، صيرفى فرنسى يدعى دوفيه ( ادوارد ديرفيو Edward Dervieu بشمن معتزل ٩٥ ألفا من الفرنكات » (٣٧) ، وكان ذلك بتاريخ ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤ . على أن الحكومة قامت بمنح موتسى رتبة البكوية واستقبلته مديرا عاما لها ، وأصبحت منذئذ تعرف بمصلحة البريد ، وتحديدًا منذ الثانى من يناير ١٨٦٥ ، اثر انتهاء الاجراءات الادارية (٣٨) ، واشترطت عنه

---

(٣٥) حسن العظيم : تقدم البريد « اسماعيل بنماشية مرود خمسين عاما على وفاته » دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٤٥ ، ص : ١٦٥ .

— وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص — ص : ٤٨ — ٥١ .

(٣٦) المرجع نفسه ، ص : ٥٢ .

تفاصيل السفن الأجنبية سيتم تناولها مقارنة بالمصرية فى « خطوط السبر — الفصل السابع » .

(٣٧) — د . عبد الحكيم الرفاعى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ٩١٧ .

— وزارة المواصلات : المرجع السابق ، ص : ٥٣ .

(٣٨) المرجع نفسه ، ص — ص : ٥٣ — ٥٥ .

تقديم حساباتها لنظارة الأشغال العمومية ، وأما الطوابع فتؤخذ من ديوان  
المالية ( ٣٩ ) .

وقد كان هذا التحول يعنى خطوة هامة للنشاط المصرى ، استندت  
وجود سفن مصرية تكمل حلقات انتقال البريد ، خاصة وأن هذه  
المصلحة أنشأت مكاتب خارجية لها فى سواحل البحر الأحمر . سواكن  
فى عام ١٨٦٧ ، مصوع فى عام ١٨٦٩ ، ثم مكاتب كثيرة فى بلاد البوالة  
( العثمانية ) بآسيا وأوربا مثل جده وأزمير فى عام ١٨٦٦ ، وجاليبولى  
ومنتلى وبيروت عام ١٨٧٠ ، ثم قوله وسلاطيك وفولو وغيرها ، وقد أنشئ  
مكتب مصرى للبوستة فى دار الخلافة العظمى الأستانة عام ١٨٦٥ ، ولما  
عقد مؤتمر برن عام ١٨٧٤ تقرر فيه قبول البلاد المصرية فى دائرة اتحاد  
البوستة العام ( ٤٠ ) .

ولا شك فإن هذا وفر الظروف الملائمة لنشاط السفن المصرية فى  
نقل البريد عبر خطوط سيرها ، بين سفن مختلف الدول فى المحيط  
الخارجى ، وبنت أهمية وجود هذه السفن ضرورة من ضرورات استكمال  
حلقات التنصير ، وفى بعض تفسيرات الباحث ، كان وجود بحرية تجارية  
مصرية باعثاً على أحداث هذه أو بعض من هذه التحولات التى تمت ( ٤١ ) .

وعلى أية حال فإن الإحصاءات تبرز هى الأخرى مدى الرواج فى  
حركة البريد الخارجية ، وكمثال لذلك نورد هنا هذا الرصد من  
١٨٧٣ - ١٨٧٧ ، وهو خاص بالمصلحة دون المكاتب الأجنبية ( بريد  
القناصل ) ( ٤١ ) : -

---

( ٣٩ ) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٢ ، ص : ٦٢١ ، وقد أحييت فى  
ديسمبر ١٨٦٥ الى ديوان عموم المالية وفى ٢٨ سبتمبر ١٨٦٧ تحت اشراف شريف باشا  
رئيس مجلس الأحكام ونظر الداخلية والمالية ، ثم ألحقت فى ١٦ مايو ١٨٧٥ بنظارة  
المخاتبة والتجارة ، وفى ١٨٧٦ الى نظارة الزراعة والتجارة وفى ١٠ ديسمبر ١٨٧٨ ألحقت  
بوزارة المالية ، أما موتى بك فقد استقال منها عام ١٨٧٦ .

- د- صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .

- وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص ص : ٥٨ ، ٥٩ .

( ٤٠ ) فرديريكو بنوليك : مرجع سابق ، ص ص : ١٠١ ، ١٠٢ .

( ★ ) سنناقش ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « دور البحرية التجارية المصرية فى  
نقل البريد » .

( ٤١ ) عن : فرديريكو أميتشى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ١٠٤ .

السنة / المليون	١٨٧٣	١٨٧٤	١٨٧٥	١٨٧٦	١٨٧٧	المجموع
صادر الراسل	٨٥٥٦٠	١٢١٣٢٥	١٧٨٢٤٣	٣٤٣٤٠١	٣٠٤٢٤٢	١٠٣٣٧٣٠
وارد الراسل	٨٦٧٧٤	١٢٣٣٧٢	١٨١٠٣٦	٣٥٣٤٤٠	٣١١٠٩٨	١٠٥٥٥٦٥
الإجمالي	١٧٢٣٣٤	٢٤٤٥٤٧	٣٥٩٢٧٩	٦٩٦٨٤١	٦١٥٣٤٠	٢٠٨٨٢٨٦

من ثم يمكن القول انه من خلال هذا العرض ، يتضح مدى التطور الذي لازم حركة التبادل الخارجى بين مصر والدول ، فى مجالات التجارة ونقل الركاب والبريد ، ولما كانت هذه الحركة تعتمد أساسا على البحر ، من ثم أبرزت الحاجة الى سفن مصرية •

غير أن تحقيق التطور الملاحى كان يلزمه الى جانب ذلك مقومات أخرى ، تبرز أهميتها لحركتى السفن والنقل فى الموانئ من حيث توفير وتهئية الموانئ المناسبة وهو ما يعرف بالاصلاحات الملاحية •

## ثالثا : تطور الاصلاحات الملاحية

تلعب الاصلاحات الملاحية دورا هاما في تطوير الحركة البحرية للسفن ، وذلك للتلازم بينهما ، فالاصلاحات تجيء تلبية لاحتياجات السفن بالموانئ ، مثلما تجيء تلبية لاحتياجات تطور حركة النقل فى الموانئ ، ومما لا شك فيه فان تطور الاصلاحات الملاحية يكون وازعا على استقدام المزيد من السفن ، خاصة فى ضوء توافر حركة التبادل الخارجى النشطة .

وقد سبقت الاشارة فى البحث التمهيدى للامامة الموقع الجغرافى المصرى للنشاط البحرى ، وأن هذا الموقع قد طرات على سواحه عدة اصلاحات ملاحية فى عهد محمد على ابان بناء الدولة وكانت فى صالح النشاط المصرى وتطور النقل البحرى ، وأن الاصلاحات ذاتها قد تعرضت لانتكاسة فى عهد عباس باشا الاول ، وبالتالى لم يعد ثمة قول بوجود نهضة ملاحية ، وهو ما كشفت عنه الاستعدادات المصرية للمشاركة فى حرب القرم بجانب الدولة العثمانية .

ولما كانت المعطيات الحضارية فى عالم التطور الملاحى وحرية التجارة تسير بخطى متطورة من حيث تزايد أعداد السفن البخارية وانهيار الاحتكارات ، وذلك منذ النصف الاول من القرن التاسع عشر ، من ثم تلاقت هذه المعطيات مع شخصية حاكمى مصر ١٨٥٤ - ١٨٧٩ « محمد سعيد باشا ، واسماعيل باشا » ، اللذين وجدا لديهما الاستعداد للتواصل مع هذه التطورات سواء كان ذلك مظهرا أو جوهرًا ، وبالتالى بات متوقعا منهما الاهتمام بالاصلاحات الملاحية ، وهو ما يفسر بالتدخل البشرى فى اطار الموقع الجغرافى لصالح الملاحة البحرية ، واتساقا مع تطور حركة الملاحة ذاتها .

وفى هذا المجال فان الراصد لموانئ مصر فى فترة البحث يلاحظ أنها من حيث النشأة والتكوين (٤٢) ، قد بدت فى صورة مستقرة

---

(٤٢) تجدر الاشارة الى أن البحوث الجغرافية تصنف الموانئ لعدة تصنيفات فهى حسب النشأة والتكوين ، حسب الموقع والتباعد والحجم السكانى ، حسب الوظيفة ، حسب =

تاريخيا ، تمثلت فى موانئ ومراسى الساحل الشمالى على البحر المتوسط .  
فى الاسكندرية ، دمياط ، رشيد وأبى قير ، ثم أضيف ميناء بورسعيد .  
منذ أواخر ١٨٥٩ ، وعلى ساحل البحر الأحمر فى السويس ، القصير ،  
الطور ، ثم مرسى برنيس ، علاوة على موانئ أخرى خارج الموقع ولكن  
امتد إليها النفوذ المصرى كسواكن ومصوع \*

كذلك يلاحظ أيضا أن بعضا من هذه الموانئ خاصة الاسكندرية  
ودمياط والسويس قد اهتم محمد على بشئونها ، ومن ثم احتوت على بعض  
الإصلاحات التى بدت ميراثا تاريخيا ، ولكن هذا الميراث ، كان فى حاجة  
إلى تطويرات أخرى فلم تعد أحواض السفن القديمة مثلا التى تم انشاؤها  
فى عهد محمد على بالاسكندرية تناسب أعداد وأحجام السفن فى النصف  
الثانى من القرن ، بيد أن بعضها الآخر كان فى حاجة إلى تنشيط أو إعادة  
البناء الذى كانت تقوم به فى أعقاب انتكاسة عهد عباس الأول ومن أمثلة  
ذلك المدرسة البحرية والترسانات \*

وعلى كل ، إذا كانت الحركة البحرية تعنى مجمل أنواع وأحجام  
وأغراض السفن التى تخرج أو ترد للموانئ ، فإن إصلاحات الموانئ التى  
تخدم الملاحة تشمل عدة أنواع يؤدى كل منها أغراضا متميزة ، وهذه .  
بأسرها تكون حلقة من حلقات الارتقاء بالموقع الملاحي الجغرافى للدول  
ككل ، بمعنى أن إصلاحات مرافئ الميناء هى خاصة بالميناء فى إطار الموقع ،  
ولكن حفر قناة السويس يعتبر حلقة منفصلة عن الموانئ ولكنها تمثل  
حلقة هامة فى تطور الموقع الجغرافى المصرى ملاحيا ، وذات الشئ ينصرف  
إلى مكاتب الاتصالات البحرية ، وإنشاء الفئارات وعلامات الإرشاد وغيرها ،  
فهذه إصلاحات لازمت تطور الحركة البحرية للسفن وذلك فى كل ساحل .  
على حدة \*

وينبغى الإشارة إلى أنه إذا كانت الحركة البحرية تعنى السفن  
مجتمعة فى الموانئ ، فإن نفس الشئ يصلح لقياس الحركة البحرية فى  
كل ميناء على حدة ، ونحن هنا نقتصر غالبا على رصد السفن التجارية  
البحرية اتساقا مع تخصص الدراسة ، كما أن تطور هذه الحركة كان  
متوازيا وإلى حد كبير مع ظروف التبادل الخارجى التى شهدنا تطورها فى  
البحث السابق ، ومن ثم يعطى قياسها مؤشرا للتطور فى التبادل الخارجى ،

---

= أنواع السفن التى تخضع لها ، ثم حسب الأهمية النسبية ، بيد أن الموانئ المصرية لم تعرف  
مثل هذه التخصصات فى فترة البحث ومن ثم أشير لها ضمنا من حيث النشأة والتكوين  
التاريخى \*

للمزيد : - أحمد السيد الزامل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٢٢ - ١٥٦ ، -  
د . صلاح الدين الشامي : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٩ - ٢١٦ -



مثلاً يعطى مدلولها تفسيراً لجدوى الإصلاحات الملاحية المواكبة لتزايد أعداد السفن ، أو وازعاً على استخدام المزيد منها ، وقد جاءت تفاصيل هذه الحركة تدعم القول بتطورهما ، وبمعنى آخر تفسر الاقدام على الإصلاحات الملاحية المتطورة عما قبل ، مع ملاحظة استقرار النشاط الأجنبى الملاحى منذ أواخر عهد محمد على بالإضافة الى تزايد سفنه فى عهد عباس الأول واستمرارها بعد ذلك (٢٠) .

كما ينبغى الإشارة الى أنه كان مما يؤثر فى قدرة الميناء على المشاركة فى حركة التبادل الخارجى واستقطابه المزيد من السفن ، مدى استعداداته لتلبية احتياجات السفن الملاحية والاقتصادية وغيرها ، وكان يؤثر فى هذه الجوانب علاقته بالظهير الداخلى وفى القدرة على المشاركة فى التجارة البحرية و ثرائه بالبيوت التجارية والتوكيلات الملاحية والفتنصليات الأجنبية التى كانت ذات صلة وثيقة بحركات التبادل الخارجية ، وقد جاءت هذه الموانئ متمثلة فى ميناءين رئيسيين هما الاسكندرية على البحر المتوسط ، والسويس على البحر الأحمر ، ثم تفاوتت بعد ذلك أهمية بقية الموانئ على النحو الذى يوضحه العرض التالى :

#### ( ١ ) موانئ البحر المتوسط :

تبوأَت الاسكندرية كميناء بحرى مركز الصدارة بالنسبة للموانئ المصرية ، وقد برزت أهميتها على وجه الخصوص منذ عهد محمد على خاصة بعد ربطها بداخل البلاد بترعة المحمودية وإنشاء ترسانة الاسكندرية والمدرسة البحرية ، وقد جاءت زيادة حركة السفن مؤيدة لذلك طيلة فترة الدواصة (٤٣) .

ولما بدت الاسكندرية ميناء رئيسياً لمصر فى البحر المتوسط ، من ثم حاول سعيد باشا الاهتمام بمشروعات تطويرها ، وحسبما يذكر اسماعيل سرهنك فإنه كان قد « أمر ببناء حوض كبير ومزلقان (٢١) تسحب عليه آلة بخارية ، وصدرت التعليمات بخصوص تلك الانشاءات الى حافظ باشا ناظر البحرية ، وأسند الاشراف لأحد المهندسين الفرنسيين لكنه توفى ، فاستحضرت البحرية مهندسين من الانكليز ( الانجليز ) ، ولكنهما

---

(٢٠) تمثل السفن الأجنبية الغالبية العظمى فى الإحصاءات الواردة ، وسيتم تناول التفاصيل ابان رصد دور السفن المصرية فى البحث الخاص « خطوط السير الفصل السابع » .

(٤٣) — على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ، ص ٢ ، ص : ٧٩ .  
— Regny, E : op. cit., pp. 18, 19.

(٢١) شريط حديدى .

لم يتما العمل لخلاف حصل بينهما وبين الإدارة البحرية ، ولم يتمكن حافظ باشا ناظر البحرية من متابعة العمل الذى اُكمل بالمره ٠٠ « (٤٤) » .

لذلك يمكن القول بأن ما أقدم عليه سعيد باشا كانت محاولات لم تتم ، وإن كان قد بقي من ميزات الانشاءات « الترسانة » (\*) التى شيدت فى عهد محمد على ، ولكنها كانت فى حاجة الى تطويرات جوهرية فى أعقاب انتكاستها إبان عهد عباس باشا الأول ، وخاصة اذاء ما ذكره البعض عن استخدام صناعاتها فى انشاء المسكك الحديدية (٤٥) ، أو أن يكون ذلك بسبب انصراف اهتمام سعيد باشا بأمور الملاحة فى البحر الأحمر ، نتيجة الاتجاه نحو مشروع حفر قناة السويس ، ومن ثم بات أمر النهوض بأمورها معلقا بعهد اسماعيل باشا ، وخاصة أن على مبارك أشار الى واقع الاسكندرية آنئذ بقوله :

« بعد الأعمال ٠٠ زمن المرحوم محمد على باشا ، لم تعمل أعمال مهمة فى المينا الى زمن الخديو اسماعيل ٠٠ » (٤٦) بالاضافة الى ما يقرره أحد الباحثين من أن ترسانة الاسكندرية حين تولى اسماعيل حكم مصر فى عام ١٨٦٣ كانت أثرها مهملا ٠٠ فقد أغلقت ورشها وششت عمالها فى أنحاء البلاد ٠٠ وامتد الى ضياع آلاتها وأدواتها ٠٠ » (٤٧) .

دعم الأمل فى نهوض اسماعيل باشا بشأن الاسكندرية عدة ظروف ، لعل فى مقدمتها اهتمامه الحقيقي بوجود بحرية تجارية مصرية ، ثم تطور الحركة العامة للتبادل الخارجى للميناء نتيجة ازدهار تجارة القطن وحركة

---

(٤٤) أضاف سرهنگ أن حافظ باشا أخذ الأخشاب والخوازيق بشحن بغس ، واستخدمها فى الفرشة الكائنة أمام شوارع المسك بالاسكندرية .  
- اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٥٤ ، ٢٧٣ .

(\*) الترسانة فى الأصل اسم عربى يدل على المكان الذى تصنع فيه السفن ، وكان يطلق عليه دار الصناعة ، اُخذها الإفرنج عن العرب عن طريق الأندلس وقالها الأسبان وقلها الإيطاليون Darsena, Darcinah, Aturzana, Arsenal. ونقلها الإيطاليون Darze, Arsenal والانجليز Arsenal والفرنسيون Arsenal, Tarsanah ولم يلتفت فى العهد العثمانى لأصل الكلمة العربى فاخذت عن الأسبانية وأضيف لها لفظ « خان » التركى بمعنى مكان أى ترسانة ثم انحصر على ترسانة اساقا مع اللفظ الأوربى ، للمزيد : - أحمد زكى : السفر الى المؤتمر ، للطبعة الكبرى الأميرية ، بولاق مصر ط ١/١٨٩٣ ، ص : ٣٩٧ .

- د. سعد ماهر : البحرية فى مصر الإسلامية وآثارها الباقية ، دار الكتاب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص : ٣١١ .  
(٤٥) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٦٤ .  
(٤٦) على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٤ ، ص : ٧٦ .  
(٤٧) السيد دياب : المرجع السابق ، ص : ٦٣ ، ٦٤ .

الركاب في الفترة التي اختتم بها عهد سعيد باشا مما سبق تناوله ، بالإضافة الى الظروف السياسية وما تخللها من حروب الجيش المصري في هذا البحر الى جانب الدولة العثمانية ، والتي أملت بداية ضرورة الاهتمام بالترسانة حتى يتم اعداد أو تجهيز السفن الحربية من خلالها ، ولا شك أن مثل هذه الأمور تعود بالفائدة على السفن التجارية من حيث اصلاحاتها ، ثم ما يسوقه البعض من اتجاه للنهضة بالاسكندرية في مواجهة بورسعيد وقناة السويس ، حتى لا تفقد ميزاتها كميناء بحري هام (٤٨) .

كان من تلك الأعمال التي نمت في عهد اسماعيل باشا ، قيام ادارة ميناء الاسكندرية التي كانت تابعة لنظارة البحرية ، « بترميم رصيف المولى Môle القديم » ، بعد أن عهدت بذلك الى الخوجة « بنزوي » في ٢٥ يولية ١٨٦٤ (٤٩) ، ثم صدرت الأوامر الخديوية بانشاء حوض عائم لاصلاح السفن Floating dock تم صنعه بأحد معامل فرنسا عام ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) ، قدرت أبعاده بنحو مائة وأربعين مترا طولا ، وثلاثة وثلاثين مترا عرضا ، وأحد عشر مترا عمقا ، وكان وزن نحو ٣٨٠٠٠ ر٠٠٠ كيلوجرام ، وبداخله آلتان بخاريتان تقومان بتفريغ المياه بعد دخول السفينة تمهيدا لاجراء الإصلاحات ، وقدرت تكاليف انشائه بنحو ١٣٦٣٣٦ جنيتها مصريا (٥٠) .

وعلى اثر انتهاء هذا الحوض ، أصبح في ميناء الاسكندرية حوضان أحدهما ثابت شديد بالأججار منذ عهد محمد علي ، وهذا الأحسن المتحرك ، ثم كان انشاء حاجز الأمواج Break Water ليقى الميناء من طفيان الأمواج ، ويجعل السفينة الراسية في مأمن من العواصف ، وكان عبارة

(٤٨) عزى سرهنگ الإصلاحات لمواجهة احتياجات زيادة حركة السفن ، وايد ذلك أحمد عبد الهادي وإن كان قرنهما بالسفن التجارية ، بينما رأها عبد الرؤوف رزق تلبية للسفن التجارية الكبيرة في القرن ١٩ .

المزيد : - اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ج ٢ ، ص : ٥٤ - ٥٧ .  
- د. أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية والقانون ٠٠ : اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ٠٠ ، ص : ١٥٣ .  
- حسن سيد حسن : ميناء الاسكندرية ، رسالة دكتوراه غير منقورة بإشراف د/٠١/٠٠ محمود مصفور ، قسم الجغرافيا ، كلية البنات - جامعة عين شمس ١٩٨٢ ، ص : ٣٢ .  
- د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٧ .  
- عبد الرؤوف رزق : تاريخ انشاء الموانئ ، مجلة الاسطول : العدد ٦٦ السنة ١٩ ، فبراير ١٩٧١ .

(٤٩) - جميل خاكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٨ ، ٣٧٩ .  
- عبد الرحمن الرافعي : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ٢٠١ .  
(٥٠) - اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٥٦ ، ٥٧ .  
- علي مبارك : مرجع سابق ، ج ٢ صف ٤ ، ص : ٧٧ ، ٧٨ .

عن جسر من الدبش والأحجار الضخمة والصخور ، يمتد لمسافة ٢٨٨٨ مترا ، منها ٥٧٢ مترا من رأس التين الى الجنوب الغربي والغرب ، ٢١٥ مترا تمتد يانحناه ، ثم ١٧٠٠ متر تمتد الى الجنوب الغربي ، وقد تم الانتهاء منه في ديسمبر ١٨٧٣ (٥١) ، وقد نفقت تلك الانشاءات الشركة الانجليزية جرينفيلد وشركاه Greenfield (٥٢) وقدرت تكاليف انشاءه بـ ٢٥٤٠٠٠ ر.٢ جنيه (٥٣) ، وقد اصدرت جمعية البحرية على اثر الانتهاء منه قرارا يربط أجرة للسفن (\*) .

وقد اضاف عبد الرحمن الرافعي أن هذه العملية تخلصها انشاء أرصفة للشحن والتفريغ ، قدرت تكاليفها مع حاجز الأمواج بنحو ثلاثة ملايين جنيه ، وقد بدأ العمل في هذه المشروعات عام ١٨٧١ وانتهى عام ١٨٧٩ (٥٤) ، كما شهد الميناء أعمالا أخرى تمثلت في تطهيره بالكرات ، لكي يسهل على السفن البخارية الكبيرة التراكي (\*) والرسو على الرصيف مباشرة ، وكان البدء في ذلك عام ١٨٧٠ م ، كما ملئت سكة حديدية للميناء عبر قنطرة على ترعة المحمودية (٥٥) .

وعلى أثر الانتهاء من تلك الاصلاحات يسجل على مبارك وصفا لميناء الاسكندرية بقوله :

« .. بلد منقسمة الى ميتين احدهما كبرى جهة الخارج ، والاخرى صغرى وهي في الداخل ، والاولى معدة لوقوف السفن الحربية والتجارية ومساحتها ٨٣٤ فدانا مصرية .. وعشق الماء بها عشرة أمتار .. والميناء

---

(٥١) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزة ) : مخططة دون رقم أو عنوان ، ملف رسوم الموانئ والفنادق ، وثيقة بتاريخ ٧ ربيع ١٢٨٦ هـ ( ١٨٦٩ ) صورة قرار جمعية البحرية .

— د\* أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٤٠ .

(٥٢) أجرت هذه الشركة الانشاءات على مقتضى المقاييسات التي عملت بعرفة المهندس « فاوله » ، وللمزيد حول شروطها — دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : دفتر ١٩٤٢ أوامر ، أمر كريم رقم ٢٣٧ بتاريخ ٣ صفر ١٢٩٠ هـ ( أبريل ١٨٧٣ ) أمر من قصر عابدين الى للجلس الخصوصي ، ص : ١٢١ .

(٥٣) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٢ .

(\*) راجع ما سيتم تناوله في المبحث الخامس « اصلاح السفن » .

(٥٤) — جليل خاتكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٩ — عبد الرحمن الرافعي : مرجع

سابق ، ص : ٢٠١ .

(\*) التراكي مصطفى بحري يقصد به اقتراب السفينة من الشاطئ بحيث يلامس جانبا مرسى الميناء أو الرصيف وتكون مسافة له بقدر الامكان لاجراء الشحن والتفريغ .

— فريدريكو بتولايك : مرجع سابق ، هامش ( ١ ) ص : ٨٦ .

(٥٥) المرجع نفسه ، ص — ص : ٨٦ — ٨٩ .

الصغيرة مساحتها ١٧١ فدانا مصريا ، وعمق مائها ثمانية أمتار ونصف المتر في أعظم حالة ، والمولى المتقزم ذكره ، يقفلها في جهة المينا الكبيرة ، والسفن تدخلها من جهة الترسانة ٠٠ « (٥٦) ، وعلى حد تعبير كروشل بدت الاسكندرية أفضل ميناء شرقي على البحر المتوسط (٥٧) .

ومع ذلك فقد وجد من بين الأجانب من لم ينس في ملاحظاته ، أن يذكر رغم هذه الإصلاحات « ٠٠ وجود عقبة كثود في ميناء الاسكندرية ٠٠ أن السفن لا تستطيع دخول الميناء ليلا تبعا لخطورة ووعورة الممثل الضيق المؤدى الى الميناء ٠٠ وهذه لا تكتمل الا بتفجير سلسلة الصخور التي تحف بممر المضيق ٠٠ ولكن التكاليف المقدرة والتي تتراوح ما بين مائة وثلاثمائة ألف جعلت الحكومة تتردد ٠٠ « (٥٨) .

ولم يقل صاحب هذا الرأي أن السفن ذاتها تدخله نهارا ، كما أن اتفاقات مصر في فترته « ١٨٧٣ » لم تكن تحتل المزيد ، وأنه وآخرون كانوا يعارضون الرسوم التي تفرضها مصر على السفن نظير هذه الإصلاحات (\*) ، وعامة فقد وجلت فنارات وعلامات ارشاد ، بيد أن الحكومة كانت تضى نحو الصورة المثالية للميناء ، ولكن وفق إمكانياتها وظروفها المالية والملاحية .

وقد جاء الاهتمام بترسانة الاسكندرية في عهد اسماعيل باشا مظهرا حاما من مظاهر التطوير ، فقد كانت جهوده أشبه ببعث الحياة ، فهي التي ورثها من عهد سلفه أثرا مهولا ، لكنه صرعان ما أصدر تعليماته للنهوض بها منذ بدايات حكمه ، حيث أخذ يعيد عمالتها الفنية السابق تسريحها في أواخر عهد سعيد باشا وذلك للاستفادة من خبراتهم ، ثم

(٥٦) على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٢ ، ص : ٧٨ .

(٥٧) Croushley, A. E. : The economic development ... , p. 117. (٥٧)

(٥٨) سيتم تناول ذلك في المبحث الخاص بالفنارات ، وأما المصدر : رسالة من فيليان الى جرافيل بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧٣ عن : د . أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، هامش ( ٢ ) ، ص : ٧٢٥ ، ٨٢٨ .

(\*) في أعقاب تلك الأعمال صدرت تحريرات عمومية من ديوان الخارجية الى قناصل عموم الدول في مصر بتاريخ ٢٣ مارس ١٨٧٤ بفرض تعريف خاصة بدخول وخروج السفن الى الميناء ، للمشحونة ٤ بنسات عن كل تونيلاطة عثمانية ، والفارغة بنسان بنسبة حوتنها ، وتسمى من دلمه اذا عادت اضطرارا ، وكذا السفن اقل من عشر تونيلاطات ، وتعليمات أخرى احتوتها البنود الاجبالية ، غير أنه كانت تحدث بعض المعارضات الأجنبية للرسوم .وسيمت تناول أمثلة لذلك في الفنارات .

— دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : سيطرة ٢٢ الوقائع ، ملف ميناء الاسكندرية - حركة البواخر ، عن دفتر ٥٤٦ ، ص : ٥٥٩ .

— الوقائع المصرية : العدد ٥٥٩ بتاريخ ١٣ صفر ١٢٩١ هـ / ٣١ مارس ١٨٧٤ .

أصدر أوامره بتجديد آلاتها وأدواتها وتم انارتها بالفاز منذ ديسمبر ١٨٦٦ ، وقد قامت هذه الرسالة بتصنيع بعض السفن البخارية البحرية مثل وابور « لطيف » عام ١٨٦٦ ، وتمكنت من اصلاح السفن الكبيرة مثل سفينة « ابراهيمية » ، وابن كافي قد اشترى بعض أجهزتها قصور في امكانيات صيانة السفن البخارية الحديدية ، حيث لم تكن على استعداد كامل لها (٥٩) .

وتجدر الإشارة الى أنه كان من الطبيعي أن تتوقف المشروعات الإصلاحية في الميناء بعد تقادم الأزمة المالية في نهايات عهد اسماعيل باشا .

وعامة فقد كان لميناء الاسكندرية مكانة خاصة ومتميزة بين سائر الموانئ المصرية ، وكذلك من حيث الإصلاحات التي نمت به ، وقد استتبع الإصلاحات فرض الرسوم على السفن ، وهذه الرسوم كانت مصدرا هاما للإيرادات نتيجة لحركة السفن النشطة (٦٠) ، ومن المرجح أن تزايد الإيرادات هو الذي دفع جوشن Goshen وجوير M. Joubert لأن يضمنا تقريرهما بندا خاصا بالاسكندرية ، حيث تتولى ادارة مينائه والسكك الحديدية لجنة مختلطة « ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ » ، لها السلطة العليا على موظفيهما وتسليم الإيرادات الى صندوق الدين ، بالإضافة الى وجود جمرها ضمن الجمارك المصرية الأخرى التي تدخل إيراداتها للصندوق (٦١) .

ولم يكن ما قامت به اللجنة بعد ذلك اصلاحا قدر ما كان العمل على زيادة الإيرادات وكان مما استحدثته زيادة رسوم الميناء ، فبعد أن كانت ٤ بنسات عن كل تونيلاطة للسفن المشحونة ونسب الحمولة ، وغير المشحونة بنسان ، أصبحت هذه الرسوم بموجب لائحة ٨ ذي القعدة ١٢٩٤ هـ ( ١٨٧٧ ) ٦ بنسات عن كل تونيلاطة للمشحونة ، ٣ من غير

(٥٩) - السيد دياب : مرجع سابق ، ص ٦٤ - ٧٣ - د محمد محمود

الروحي : مرجع سابق ، ص ٧٠٥ ، ٧٠٦ .

(٦٠) Sammerco, Anglo : Histoire de L'Egypte Moderne,

Tome 3 "Le rege du Khedive Ismail, 1863-1873", Le Caire 1937, p. 278.

(٦١) أنشئ صندوق الدين في ٢ مايو ١٨٦٤ وضمن مصادر إيراداته كانت جمارك الاسكندرية ، السويس ، بورسعيد ، رفيد ، خليط ، العريش ، عوائد الملاحة في النيل ، اما ائارة ميناء الاسكندرية مع السكك الحديدية فقد صدرت بتكوينها الأمر الخديوي في ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ ، وكانت تضم عضوين انجليزين واثنين مصريين وفرنسيا واحدا . وقد شكلت هذه اللجنة ادارتها لحساب الصندوق

- د أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ط ١ ١٩٧٦ .

- د أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ط ١ ، ص ٢٩١ ، ٣٠٤ .

المشحونة ، وتدفع السفينة عوائد اضافية بنسب واحدا عن كل تونيلاطة اذا زادت عن شهر ، بالإضافة الى عوائد رسو على الأرصفة ليرة واحدة عن اليوم أو كسوره لمن يبلغ طولها ٥٠ مترا ، ٢ ليرتين عن ٥٠ - ١٠٠ متر ، ٣ ليرات عن الأطوال من ١٠٠ متر غلاوة على رسوم للشحن والتفريغ واجراءات أخرى في بنود اللائحة الاثنى عشر (٦١) ، وكذلك رسوم للجمارك ومع ذلك فقد ذكر البعض أن واردات الاسكندرية قد نقصت بعد ذلك نقصا شديدا (٦٢) ، ويرجع أن زيادة هذه الرسوم كانت أحد أسباب عزوف السفن ، حتى أننا نجدها في عام ١٨٧٧ نحو ٦٤٨١ سفينة بخارية وشرعية ، بينما كانت في العام الذي سبقه ٥٧٠٥ ، وفي نفس العامين قلت السفن الشرعية الواردة في عام ١٨٧٧ عما كانت عليه عام ١٨٧٦ بأكثر من ألف سفينة حيث كانت عام ١٨٧٦ « ٥٧٥٤ » وأصبحت عام ١٨٧٧ « ٤٦٨٥ » ، وهذا التناقص لم يحدث قبل صندوق الدين ، حيث كان اجماليهما عام ١٨٧٥ عدد ٩٤٨٣ ، وفي عام ١٨٧٤ كان عددهما ٨١٥١ ، وهذا يوضح بجله ، أن السياسة المالية التي اتبعتها اللجنة المختلطة في ادارة الميناء لم تكن تبغى سوى المزيد من الرسوم دون قياس لجدوى حركة السفن التي تؤثر عليها المغالاة في الرسوم ، فضلا عن ذلك فان انخفاض حركة السفن يؤثر سلبيا في بقية الأجهزة القائم نشاطها على السفن ، ومن أهمها اجراءات الشحن والتفريغ والجمارك وغيرها .

فاذا انتقلنا الى الاصلاحات الملاحية في بقية موانئ هذا الساحل ، ومن خلال استقراء الاحصاءات لحركة السفن ، يبرز ميناء بور سعيد ميتفوقا على مينائى دهياط ورشيد ، غير أن هذه الميناء قد أخذ يبرز الى الوجود مقترنا بمشروع قناة السويس ، حيث نص عقد الامتياز الأول في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ في المادة الأولى ، على أن تقوم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية بانشاء واعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر المتوسط وهو ما تم في بورسعيد ، بينما كان الثاني يتعلق بالسويس ، ولكن دى لسبب تلاعب في صياغة النص بالنسبة للسويس فجعله متعلقا على شرط « عند الضرورة أو الاقتضاء » *"Ci cela est necessaire"* (٦٣) . وفي عقد الامتياز الثاني ٥ يناير ١٨٥٦ نصت المادة الثالثة على ان القناة

(٦١) - أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص : ١٥١٥ ، ١٥١٦ .  
- دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ٢٢ الوقائع المصرية ، ملف ميناء الاسكندرية وحركة البواخر ، مستخرج عن دفتر ٥٤٦ مصر ، ص : ٥٥١ .  
(٦٢) تيمودور رودشتين : تاريخ المسألة للصربية ١٨٧٥ - ١٩١٠ ، ترجمة عبد الحميد العبادي ، محمد بدران ، مطبعة الاعتماد ، مصر ١٩٢٣ ، ص : ٤٦ .  
(٦٣) د- عبد الزين محمد الثناوى : مدينة السويس ، ص : ١٥٨ .

٠٠ « تنتهي الى البحر المتوسط في نقطة من خليج الطينة (\*) ، وفي المادة السادسة البند الأول بناء مرفأ تأوى اليه السفن عند مدخل القناة البحرية في خليج الطينة (٦٤) ، ومن ثم كان الشروع في اعداد المرفأ بملية من حيث الوفاء بحاجات القناة ، وتضمنت المادة الرابعة « تمكين الشركة من أن تنشئ على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورشاً وموانى ٠٠ » (٦٥) ، ومن ثم فإن الخطوات التنفيذية لإنشاء بور سعيد كميناء بحرى أخذت خطواتها العملية ، اثر اجتماع دى لسبيس De Lesseps, F. ولجنة تراقفه بالموقع في ٢٥ أبريل ١٨٥٩ واتخاذهم عدة قرارات من بينها اقامة فنار لارشاد السفن الى موقع ميناء بورسعيد وإنشاء ورش وآلات ومنشآت أخرى ضرورية ٠٠ وإنشاء كوبرى أمام بورسعيد يمتد من الشاطئ داخل البحر ويكون بمثابة وصيف ترسو السفن عنده وهى فى أعماق كافية من الماء لتفرغ شحناتها ٠٠ » (٦٦) ، وقد بدى فى بناء الحاجز الغربى للميناء عام ١٨٥٩ واهتم المشرفون بإنشاء المرسى المؤقت ٠٠ من الخشب ، وفى عام ١٨٦٠ تقرر إنشاء جزيرة على امتداد الساحل بعرض خمسة أمتار وعمق نصف متر وطول نحو ستين مترا ، وتمتد فى خط مستقيم ٠٠ لحماية السفن وتفرغها ، وقد بدى فى أنشائها فى مارس ١٨٦٣ ، وانتهت فى سبتمبر من نفس العام ، وأسندت فى تنفيذها مهنة نقل الأحجار من محاجر المكس فى الاسكندرية الى شركة اخوان داسو Dussaud (٦٧) ، وهذه الأحجار بدى فى غمرها فى الماء فى أغسطس ١٨٦٥ ، وتم الانتهاء من الحاجز الغربى أوائل عام ١٨٦٩ ، وقد بلغ طوله ألفين وخمسمائة متر بارتفاع مترين عن سطح الماء ، أما الحاجز الشرقى فقد بدى العمل فيه عام ١٨٦٦ وانتهى يناير ١٨٦٨

(\*) يطلق لفظ الطينة تعبيرا عن منطقة الأحوال بسبب تغطية مياه البحر المتوسط لتلك المنطقة الرسوبية وقد أطلق العرب والعربانيون والروم أسماء متعددة على هذا الجزء ، لما اختار هذه المنطقة بالذات لجاء اعتمادا على تقرير قدمه نيجريللى يناير ١٨٥٥ ، أقرته لجنة تضم دى لسبيس ، لينان بك ، موجل بك فى ٢٠ مارس ١٨٥٥ بعد فيشى من الدراسات للملاحة .

للمزيد : د. زين العابدين شمس الدين نجم : مدينة بورسعيد ١٨٥٩ - ١٨٨٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٧ ، ص - ص : ١٤ - ١٩ .  
(٦٤) لمطالمة نصوص الاتفاقيات الخاصة بالقناة - - محمد السنوسى : الرحلة الجبازية تحقيق د. على الشنوفى ، الجزء الثانى ، الشركة التونسية للتوزيع ، تونس ١٩٨١ ، ص - ص ٤١٧ - ٤٢٣ .

(٦٥) المرجع نفسه : ص : ٤٢٩ .

(٦٦) - د. زين العابدين شمس الدين : المرجع السابق ، ص : ١٩ .  
- محمود جلال الدين الجمل : بورسعيد ملتقى الشرق بالغرب ، دار الفكر العربى ، القاهرة ١٩٥٤ ، ص - ص : ٧٨ - ٨٠ .

(٦٧) د. زين العابدين شمس الدين : المرجع السابق ، ص : ٢٧ ، ٢٨ .



بطول ألف وتسعمائة متر وارتفاع متر واحد عن سطح الماء ، وأقامت شركة القناة أحواضا بالميناء الداخلى لشحن وتفريغ السفن ، وحى حوض التجارة وحوض الرسانة وحوض شريف ، وحين جاء عام ١٨٧٠ ، كان بالميناء ثلاثة أحواض فى الشاطئ الغربى ، وخصص حوض التجارة الذى كان فى الشمال للمراكب المحلية والرسو الصغير ، أما حوض الرسانة فى الجنوب فهو للشركة ، بينما كان الحوض الآخر مخصصا لرسو السفن البخارية الضخمة المملوكة للشركات المصرية والأجنبية (١٨) ، وكان من الطبيعى أن ينشط دور ميناء بور سعيد ، وتزايدت أهميته بعد افتتاح القناة (١٩) ، على النحو السالف ذكره بالنسبة لحركة السفن ، التى تكشف عن بدايته الصلاقة قياسا بنشاطه الزمنية (\*) .

أما ميناء دمياط ، فعلى ما يبدو قد وجد بين منافسين أثرا عليه هما ميناءى بور سعيد والاسكندرية ، ففي غيبة أولهما ، أو بالأحرى فى الفترة الأولى قبل افتتاح القناة شهد ازدهارا نسبيا رغم وجود المنافس الأقوى الاسكندرية ، وعلى حد تعبير البعض « ٠٠ كان حفر القناة ذا أثر كبير فى إيقاف تدهور دمياط لمدة ثلاث سنوات فى أوائل الستينات من القرن التاسع عشر ، عندما كانت مكاتب الشركة موجودة بها ، ثم استأنفت المدينة تدهورها بعد انقضاء هذه السنوات الثلاث ٠٠ حتى أنه بحلول الستينات كان يستخدم لمجرد زوارق الصيد ٠٠ » (٧٠) ، ولم تكن إقامة

(١٨) المرجع نفسه ، ص : ٢٩ ، - محمود جلال الدين : مرجع سابق ، ص ص : ٧٩ ، ٨٠ .

(١٩) زارها السنوسى فى فترة لاحقة لاسماعيل باشا فى ١٧ ذى القعدة ١٢٩٩ هـ ( ١٨٨٢ ) . وذكر الكثير عن أوصافها ومراكز الشركات التجارية والسكان للمزيد : محمد السنوسى : مرجع سابق ، ص - ص : ١٣٧ - ١٤٤ .

(\*) تجدر الإشارة الى أن بورسعيد استقبلت عام ١٨٥٩ عدد ٣٣ سفينة منها ١٤ فرنسية ، ٨ تركية ، واحدة إيطالية ، كما أن بعض السفن كان يتم تسجيرها قبل افتتاح القناة منذ عام ١٨٦٧ بين الاسماعيلية وبورسعيد ، وبعد افتتاح القناة ازدهمت به السفن ، وحاولت الحكومة المصرية الاستيلاء على جبركها من شركة القناة فثار بينهما نزاع تدخل فيه القنصل الفرنسى وانتهى بتنازل الشركة فى مقابل تمويل ٣٠ مليون فرنك .

- د . أحمد عبد اللطيف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢١ .

- محمود جلال الدين : المرجع السابق ، ص ١٥٢ .

(٧٠) جان بيير : دراسات فى التاريخ الاجتماعى لمر الحديثة ، ترجمة د . عبد الحائق لاشين ، محمد عبد الحميد فهمى الجمال ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، الطبعة الأولى ٢٨٥ ، ص : ٢٨٥ .

- حسن سيد حسن ( د ) : مرجع سابق ، ص : ١٦٠ .

- د . السيد خالد المطرى : ميناء دمياط دراسة فى جغرافية المين . رسالة دكتوراه ، غير منشورة ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب - جامعة القاهرة ١٩٧٤ ، ص : ١٤٩ .

الشركة لمكاتبها في هذا الميناء ، مقرونة بمشروعات اصلاحية بالميناء ، بل جاءت كمخازن لها بعد شرائها ثكنات الجيش المصري في دمياط عام ١٨٦٠ نظير مبلغ ١٩٤٣٤٩ قرشاً ، وفي ٢٤ يوليو ١٨٦٠ نقلت الشركة من الاسكندرية الى هذه الثكنات المركز الرئيسى للادارة العامة للأشغال ومكاتب مستخدمى الماقل العام ، ولم تهتم بأكثر من المرسى النيل الذى يربطها بداخل الدلتا (٧١) ، أو بعض التجهيزات للسفن التى تقوم بنقل معدنها الى بورسعيد .

وفى عهد اسماعيل باشا كانت تنتظر ميناء دمياط بعض الإصلاحات ، ولكنها جاءت لخدمة الأغراض الحربية من حيث الاحتمام بقلع البوغاز أو انشاء طريق حربي الى البوغاز ، ولم يشهد نهضة اصلاحية حقيقية تخدم الأغراض التجارية رغم ما كان بها من مضارب أرز ومصانع نسيج للكتان والحرير والقطن (٧٢) ، وربما كان ذلك مرده لازدهار الاسكندرية ثم بور سعيد بعد افتتاح القناة ، وقربهما النسبى منها ، وكانت طلباتها ازاء البحرية التجارية متواضعة ، كان يطلب محافظها مؤقتا تعيين احدى السفن التجارية لنقل ما يرد فى المراكب والوابورات (٧٣) ، وربما كمنت بعض تفسيرات تخلف دور دمياط البحرى هو ارتباطها بمشروع حفر القناة وتفتيش الوادى وكونها مركزا لتجهيزات المشروع فى عهد سعيد باشا (٧٤) .

ولم تكن رشيد أسعد حالا ، حيث أن مؤشرات الملاحة تكشف عن نزوعها الى الحركة المحلية الساحلية أو الملاحة الداخلية ، ولعل الاحصاء السابق يكشف عن عدم ورود أى من السفن البخارية اليها فى السنوات من ١٨٧٣ - ١٨٧٧ ، بما يعنى عدم مواكبتها روح الإصلاحات التى تجتذب التجارة البحرية سواء باصلاحات الميناء أو تنشيط دوره الاقتصادى .

(٧١) د عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس .. ط ١ ، ص - ص : ٤٩٢ - ٤٩٨ .

(٧٢) د السيد خالد الطرى : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٤٩ ، ١٥٠ .  
(٧٣) دار الوثائق القومية : ديوان مية سنية ( دفاتر ) : دفتر ٣٠ جزء ١ رقم ٣٣١ من لائحة الى ديوان المالية بتاريخ ٢ ذو الحجة ١٢٩٠ هـ ( ١٨٧٤ ) ، ص : ١٩٨ .

(٧٤) كان ضمن شروط امتياز مشروع حفر القناة شق ترعة تصل بين النيل بالقرب من دمياط الى بحيرة المنزلة ، وسرعان ما حاولت شركة القناة الحصول على امتياز صيد الاسماك فى البحيرة لمدة عشرين عاما ، ولم تنجح المحاولة للمارضة الضيقة التى ابداهها القنصل البريطانى لسعيد باشا ، ولكن نجح دى لميس من طريق وسطه فى اتمام صفقة شراء ثكنات الجيش فى دمياط ، وتمت موافقة سعيد باشا عليها فى ٦ يونيو ١٨٦٠ وتوسعت الشركة فى انشاءاتها بدمياط واتجهت الى تربية ربطها بالملاحة الداخلية ثم بحيرة المنزلة من أجل المشروع ، وكان ذلك على حساب النشاط البحرى الحكومى للميناء .

إلخريز : د عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس .. ج ١ ، ص - ص : ٤٩٢ - ٥٠٧ .

## ( ب ) موانئ البحر الأحمر :

### أولا : الموانئ المصرية :

بداية ينبغي الإشارة الى أن الظروف التي أحاطت بالملاحة في البحر الأحمر ، كانت تختلف عن تلك التي توافرت للبحر المتوسط وذلك في عدة مجالات ، من أهمها علم قدرة المناطق المحيطة على المشاركة في التبادل الملاحى ، حيث كان انتهاء البحر الأحمر قبل حفر قناة السويس الى مناطق أو دول تقل نطاقاتها الجغرافية وقدراتها الملاحية ، على العكس من تلك التي وجدت في البحر المتوسط ومثلت مصر جزءا منها ثم بلاد الشام والدولة العثمانية وغيرها ، كذلك فقر قدرات موانئ هذا البحر وقلة أعدادها ، علاوة على تأخر افتتاحه زمنيا في العصر الحديث أمام الملاحة الأجنبية لوجود الأماكن المقدسة ، وكانت على النقيض من ذلك موانئ البحر المتوسط ، وإلى جانب ذلك الظروف الملاحية الجوية تبعا لحرارة الجو وتقلباته في المنطقة الاستوائية والمدارية .

لكل هذه الظروف وغيرها مما تحتمله المقارنة ، كانت الحركة الملاحية للسفن في هذا البحر تقل نسبيا عن تلك التي وجدت في موانئ البحر المتوسط ، ولكن تطورت هذه الحركة بشكل جوهري في موانئ البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس ، التي أوجدت اتصالا مباشرا بين البحرين وما يتصل بهما من بحار .

ولا شك فإن إجراء هذه الإصلاحات (٧٤) ، كان يمل بالضرورة وجود بحرية تجارية مصرية وذلك لعدة أسباب ، في مقدمتها إمكانية قيام هذه السفن بدور في نقل أدوات ومستلزمات الإصلاحات ، ثانيا : استفادة هذه السفن بما يتم من جهد للحكومة في إطار تهيئة وإعداد الموانئ للملاحة .

وقد جاءت الإصلاحات ذات العلاقة المباشرة بالبحرية التجارية في موانئ البحر الأحمر متجهة أولا الى ميناء السويس ، حيث بدأ - خاصة قبل افتتاح قناة السويس - محطة نهائية Natural Terminal Station للنقل البحرى من وإلى نصف الكرة الشرقى ، علاوة على قرب المكان من ساحل البحر المتوسط والقاهرة والمناطق الأكثر عمراناً بالدلتا مقارنة بميناء القصير ، ولذا اهتم محمد صعيد باشا بعد توليه الحكم بميناء السويس ، وشرع في توسيع مرفئها ، فأصدر أوامره عام ١٨٥٦ م الى لبنان بك مدير عموم الأشغال العمومية . . . بانشاء مرفأ لائق على البحر الأحمر

(٧٤) يرى الباحث أنه كان من الأفضل التوسع الاقنى بكافة الموانئ ، ولكنه يرمد الإصلاحات الراسية فيما لأهمية الحركة الملاحية في ضوء ما تم بالفعل .

يتيسر فيه بناء العماثر واقامة المباني اللازمة للملاحة ٠٠ يكون فيه حوض للتصميم ( الاصلاح ) ٠٠ « (٧٥) ، ومن ثم كانت العلاقة متوازية بين اصلاحات الميناء وتطور مشاركته في الحركة الملاحية فضلا عن امكانيات واستعداد الحكومة لذلك ، بالإضافة الى معاصرة هذا الميناء لاستعدادات مشروع حفر القناة ٠

كان من جراء هذا الاهتمام أن شرعت الحكومة في التعاقد على انشاء حوض عائم لاصلاح السفن Floating Dock ، وقد أشار لذلك بنولابك بقوله ٠٠ ان الحكومة المصرية عقدت في ١٨٦٠ صكا مع احدى القومبانيات الانكليزية ٠٠ ولكن المشروع لم ينفذ ، على أنه أعيد فيه النظر ثانية في أبريل ١٨٦٢ ، وعقد صكا آخر مع اخوان داسو Dussaud Freres وهم تعهدوا بأن ينشئوا تحت مناصرة ( اشراف ) قومبانية المساجيرى ( الفرنسية ) حوضا للتصميم قدرت تكاليفه ٨٠٠٠٠ و ٨٠٠٠ فرنك طوله ٥٠٢ قدم ، العرض ٧٨ عند المدخل ٠٠ « (٧٦) ، وهذه التكاليف ترجع الى أن العقد الاساسى اضيفت له تعويضات أخرى دفعت في عهد اسماعيل باشا ٠

وإذا كان ثمة ايضاح في هذا النص ، فان ذلك ازاء الاشارة الى عقد الحكومة صكا مع "P & O" احدى الشركات الانكليزية ولكن المشروع لم ينفذ ، ذلك أنه كانت توجد منافسة بين الشركات الملاحية الانكليزية والفرنسية حول الحصول على امتيازات ملاحية في مصر ، ومن ثم تغلبت الوجة الفرنسية في عهد سعيد باشا ونالت الشركة الفرنسية اخوان داسو تحت اشراف المساجيرى امتياز التنفيذ ، وهو ما أبرزه ماكون Mc coan في اشارة الى أن الشركة الفرنسية فازت بما لم تستطع الحصول عليه الشركة الانكليزية (٧٧) ٠

وقد اشارت الوثائق الى أنه قد صدر أمر سعيد باشا ببله العمل في تنفيذ هذا المشروع بتاريخ ٢٥ ذى القعدة ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦٢ ) ، وإن كان قد تأجل البدء فيه أربعين يوما بحجة عدم التصريح بأراضى كافية لوضع المهمات اللازمة ، وقد أعطى التصريح بالف متر لمئة ثلاث سنوات للشركة الفرنسية ، من الأراضى التى كانت مخصصة للشركة البحرية المصرية « المجيدة » ، وكان ذلك بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ ( سبتمبر ١٨٦٢ ) ( ٧٨ ) ٠

(٧٥) فريدريكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ ٠

(٧٦) المرجع نفسه : ص من ٩٣٠ ، ٩٤ ٠

(٧٦) — Mc Coan : Egypt as it is, London 1877, p. 254.

(٧٧) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنبة ) : مخططة ٢٨ ملخصات محافظ ٠

ترجمة وثيقة رقم ٦١٥ بتاريخ ٢٥ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ من اسماعيل الى ولى النم السامى =

وعن أسباب انشاء هذا الحوض العائم ، فقد عزا البعض ذلك إلى أنه كان من اقتراح شركة الملاحة الفرنسية المساجيرى ، حيث رأت اتخاذ التدابير عام ١٨٦١ لاصلاح سفنها بالسويس ، بعد أن نظمت خطها الملاحي منه إلى الهند الصينية حيث المستعمرة الفرنسية كوشنسين Cochinchine الخالية من حوض بحرى ، وعلى اعتبار أن السويس ميناء ملاحة كبداية ونهاية فى البحر وقريب نسبيا لفرنسا ، بدلا من اللجوء لمينائى هونج كونج Hong-Kong وبومباي Pombay الواقعين تحت النفوذ البريطانى (٧٩) .

وعزا البعض الآخر لانشاء الشركة المجيدة وحتى يمكن تلبية احتياجات سفنها ، وأن سعيد باشا فكر فى ذلك لما وجد أن دهانات سفنها واصلاح قاعاتها سنويا يتكلف كثيرا من جراء ارسالها الى أوروبا (٨٠) .

ويرجح أن يكون كلا العاملين وراء انشاء الحوض العائم ، فالحاكم كان معنيا بأمور الملاحة كما أن السفن الأجنبية كانت تدفع رسوما لاصلاح ابان تواجدها بالحوض ، وهذه الرسوم كانت تمثل موردا ماليا ، بالإضافة الى أن وجوده كان يلبي احتياجات السفن المصرية فى هذه المنطقة ، وفى هذا المجال تجدر الإشارة إلى أنه كانت تخفض الرسوم بالنسبة للسفن التجارية المصرية ، وتعفى منها سفن المرسى (\*) ، أما بالنسبة لشركة المساجيرى فقد كانت على حد تعبير الدكتور الشناوى لى يضمن سعيد باشا اشرافها الفنى ، ولا شك فقد كانت لها خبراتها الملاحية .

وقد تم تنفيذ هذا الحوض فى عهد اسماعيل باشا ، حيث عقد الاتفاق « ١١ ابريل ١٨٦٢ الذى ينص على الانتهاء منه فى أربع سنوات ،

= - محطة ٢٩ مخصصات محافظ ، ترجمة وثيقة رقم ١٢٨ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ من اسماعيل الى ولي النعم .

(٧٩) « عهد العزيز الشناوى : قناة السويس ٠٠ ج ١ ، ص ، ص : ٥١١ ، ٥١٢ -

- مدينة السويس ٠٠ ، ص ، ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .

(٨٠) - اسماعيل مرهوك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

- جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ .

- جورج يانج : مرجع سابق ، ص : ١٩٧ .

- فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(\*) تحوى ١٥ بنداً ، حددت رسومه ٧٠ جنيتها انجليزيا ( استرلينيا ) عند الدخول ، ثم ٣٥ جـ.كـ عن كل يوم مع احتساب كسوره ٢٤ ساعة ، ويستثنى من دفع الرسوم كمقدم السفن التجارية المصرية للشركة الميزية ، وتعفى من الرسم جميعه سفن المرسى .

- دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : محطة دون رقم « رسوم الموانئ والقنارات » ، مكتوبة رقم ٦٧١/٢١٦ بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٥ هـ ( ١٨٦٦ ) من وكيل البحرية الى وكيل عموم القومانية الميزية المصرية .

وربانتهاؤه أصبح في ميناء السويس هذا الحوض الكبير ، بالإضافة الى حوض حجرى قديم صغير الحجم نسبيا كان قد تم انشاؤه في عهد محمده على (٨١) .

وتجدر الإشارة الى أنه قد أثرت مشاكل عديدة مع الشركة الفرنسية أثناء التنفيذ في عهد اسماعيل باشا ، وذلك بخصوص استخدام خمسماية عامل مصرى بنظام السخرة وفق المادة ١٨ من عقد الاتفاق الموقع في عهد سعيد باشا ، وهو ما منحه الخديوى اسماعيل ، وتم الاتفاق مع شركة داسو في ٧ سبتمبر ١٨٦٣ على تخليها عن عمالة السخرة مقابل تعويض مالى ضخم تدفعه لها الحكومة وقدره ٣٣٠٠٠٠٠ فرنك اذا مضت الشركة فى انشاء الحوض بطريقة الحفر الجاف ، أما اذا استخدمت الكراكات فيقفز التعويض الى ٣٥٠٠٠٠٠ فرنك ، على الرغم من أن الشركة قد ارتضت في الاتفاق الأول قبل عام وبعض عام بانشاء الحوض بمبلغ اجمالى هو ٤٠٠٠٠٠٠ فرنك (٨٢) .

ولما كانت طريقة التنفيذ قد تمت بالحفر الجاف ، من ثم فقد بلغت التكلفة الاجمالية التى دفعتها الحكومة حسب هذا التقدير « ٨٧٠٠٠٠٠ فرنك » ، وان كان كل من اسماعيل سرهنك وبنولا بك قدرا التكلفة بنحو ٨٨٠٠٠٠٠ فرنك (٨٣) .

ولم ينته اهتمام الحكومة بالاصلاحات الملاحية في ميناء السويس بافتتاح الحوض العائم في ١١ أكتوبر ١٨٦٦ م (٨٤) ، اذ كانت تنتظر الميناء مشروعات أخرى ، ففي عام ١٨٦٧ وقع الخديو اسماعيل شروطا جديدة مع شركة اخوان داسو لانجاز أعمال مكملة للحوض ، تتضمن انشاء ميناءين ، أطلق على أولهما ميناء ابراهيم تخليدا للذكرى والده ، وهو مخصص للوازم « البحرية الأميرية » أى السفن الحربية ، له أرضفة تمتد بطول ٥٥٨ مترا ، وثانيهما أطلق عليه ميناء توفيق اعزازا لمكانة ابنه ، خصص للسفن التجارية ، وكان طوله ١٥٢٨ مترا ، وبينهما في محور المعبر رصيف مركزى للشحن والتفريغ طوله ٥٥٠ مترا وعرضه ١٠٠ متر ،

(٨١) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص : ٥٣ ، ٥٤ .

— د محمد فهمى لهيطة : تاريخ مصر الاقتصادى في العصور الحديثة ، المطبعة الرحمانية ، مصر ١٩٣٨ ، ص : ١٧٥ .

(٨٢) د عبد العزيز الشناوى : — قناة السويس — ج ١ ، ص : ٥١٣ ، ٥١٤ .

— مدينة السويس — ص : ١٤٢ ، ١٤٣ .

(٨٣) — اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

— فريدريك بنولا بك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(٨٤) د عبد العزيز الشناوى : قناة السويس — ج ١ ، ص : ٥١٤ .

وقدر لانجاز هذه الاعمال ٢٣٣٦٥٠٠ فرنك ، وقد تمت في ٤ مايو ١٨٧٣ (٨٥) .

وهناك من ربط هذين الميناءين بمهد سميده وأشار الى ذلك بالقول « ٠٠ شرع سعيد باشا سنة ١٨٥٦ في انشاء ميناء جديد بالسويس لسهولة ايواء السفن ، فجعل من الثغر مرفأين أحدهما يسمى ميناء ابراهيم جعل للبواخر الحربية ، وجعل الثاني للسفن التجارية ٠٠ » (٨٦) ، وهذا يحاكي الحقيقة ، اذ اني ذلك تم في عهد اسماعيل باشا حسينا سبقت الإشارة .

وفي ١٥ مايو ١٨٧١ وضع الخديوي اسماعيل حجر الأساس لأعمال تكميلية أخرى متمثلة في إقامة حاجز الأمواج ، أمام المرفأين بمساحة ٢٩٠٠ متر ، وبه فتحة عرضها ١٠٠ متر « بوغاز » (\*) لدخول السفن وخروجها ، وفي جوانبه منارات لهداية السفن ، وتقرر الانتهاء من تنفيذه عام ١٨٧٦ (٨٧) ، كما تم في أغسطس ١٨٧٧ اصلاح بعض الخلل في ارضية ميناء ابراهيم (٨٨) .

ولعل هذه الاعمال تترجم مدى الاهتمامات التي أولاها كل من الحاكمين للميناء في عنايتهما بأمور الملاحة في اطار تطوير الموضع الجغرافي ، فضلا عن ذلك ، كانت تمنح التسهيلات المختلفة لشركات البحرية التجارية من مبان أو أراض لازمة لمخازن الفحم ، أو محطة مياه أو مبان ادارية مما يخدم حركة السفن ، على أن يكون ذلك محمدا بشروط ولقترات معلومة (٨٩) .

- 
- (٨٥) - د. حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص : ١٦٥ ، ١٦٦ .  
- فريديك بنولاك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ ، ٩٤ .  
(٨٦) - جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٨ .  
- عبد الرحمن القرافي : مرجع سابق ، ص : ٢٠٠ .  
- محمد أحمد القلقلي : نبذة عن أشهر اللوان المصرية « نشأها وتطورها » ، مجلة الاسطول : المجلد الثالث يولية ١٩٥٣ ، ص : ٦٧ .  
(\*) البوغاز مشتقة من المصدر التركي « بوزغق » أي يختنق ، ويطلق في التركية على الحلقوم والجزء الضيق من كل شيء ، أو البحر الضيق ، وفي حالتنا هذه فهو الضيق الضيق الذي يوصل بين المرفأين .  
- د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص : ٥٦٩ ، ٥٧٠ .  
- السيد دياب : مرجع سابق . هامش ( ٤ ) ص : ١٩ .  
(٨٧) - د. أحمد عبد اللصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢١ .  
- جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٢ .  
- د. حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص : ١١١ .  
(٨٨) الوثائق المصرية : المجلد ٧٢٢ بتاريخ ٣ شبان ١٢٩٤ هـ / ١٢ أغسطس ١٨٧٧ .  
(٨٩) دار الوثائق القومية ( دواوين النكبات - مجيدة ) : سجل م / ١٠ / ١ / قيد ٣

أما ميناء القصير فقد بدت صورة إصلاحاته باحته (\*) ، رغم ما سبق ذكره عن حركة السفن ، ويبدو أن بعض التفسيرات كانت تكن في الحركة ذاتها ، حيث لم يستقبل من السفن البخارية طيلة خمس سنوات سوى ١٤ سفينة ، بينما كانت الغالبية العظمى للسفن الشراعية ، وكما هو معلوم فإن السفن البخارية هي التي كانت تحتاج الى تجهيزات واستعدادات ملاحية متعددة أكثر مما تحتاجه السفن الشراعية ، وبدت أهمية الميناء متمثلة في خط البريد الذي كان يمر عبره بين سواكن وقنا منذ محرم ١٢٨٢ هـ ( مايو ١٨٦٥ ) ( ٩٠ ) ، وكذلك اتصاله بالتلغرافى بسواكن ، بالإضافة الى احتوائه على بعض المكاتب ومحل للصحة بالإضافة الى ميناء السفن ( ٩١ ) .

ويمكن أن تعزى أسباب ذلك لبعده النسبي عن المناطق الحضرية الكبرى التي توفرت للسويس ، وكذلك بعده عن الموانئ الساحلية بالبحر المتوسط ، وعدم مواكبته تطور السفن البخارية كبيرة الحجم وسريعة التحرك ، وقد زاد من قيمة التوجه للسويس بدلا من القصير رسوخ الفور التاريخي لأولهما ، حيث كان بالسويس ميراث من الاهتمامات السابقة التي كان أمر تطويرها يسيرا نسبيا عن بده مشروعات بكر ، بالإضافة الى ذلك أن السويس كانت تشهد تطورات أخرى لم تنح للقصير ، منها مد السكك الحديدية إليها في أول ديسمبر ١٨٥٨ ، وكذلك القرار السياسى بتحول موكب الحج للمرور عن طريق السويس عام ١٨٥٩ وان كان المرور الفعلي قد بدأ عام ١٨٦١ ( ٩٢ ) ، علاوة على الأثر الأكبر في الاهتمام بالسويس اثر مشروع قناة السويس واقتطاعها ، ولا شك فإن هذه الإصلاحات كانت في صالح النشاط البحرى .

= التحريات العسادة ادارة الجديدة ، رقم ١٤ من ٨ شوال ١٢٧٨ هـ ( أبريل ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات الميرية الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ .  
(\*) ورد ذلك في تقرير زيارة على رضا باشا لسواحل البحر الأحمر ٢٨ شعبان ١٢٩٦ هـ - ٩ صفر ١٢٩٨ هـ ، وذكر انها كانت تحوى مبنى المحافظة وهو نفسه ديوان الجمرى .

- د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ص ص : ١٥٧ ، ١٥٨ .  
(٩٠) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : ترجمة مكانة عن دفتر ٥٣٧ لوامر تركى ، أمر كريم بتاريخ ٩ محرم ١٢٨٢ هـ الى جعفر باشا صفاق حاكم سواكن وصوع والتاكا ، ص ٥٦ .  
(٩١) - ابراهيم عبد المسيح : دليل وادى النيل لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٢ ، مصر دوت ، ص : ٢٧٦ .

- د. شوقي الجبل : سياسة مصر .. ص : ٢٨٩ .  
(٩٢) - د. حلى أحمد شلبي : فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر ، مصر النهضة ، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، حقة الكتاب ، القاهرة ١٩٨٨ ، ص : ٥٠ .



## لاتيا : موانئ - امتد لها النفوذ المصرى :

كان من حسن الطالع أن هذه الفترة شهدت مدا لنفوذ الموقع الملاحي المصرى خارج اطار موضعه الجغرافى ، تمثلت فى موانئ أخرى تتبع النفوذ السياسى المصرى ، منها ميناء الوجه على الساحل المواجه للقصر ، حيث كانت متصرفية الوجه تتبع الحكومة المصرية (٩٣) ، ثم مينائى سواكن ومصوع منذ ذى الحجة ١٢٨١ هـ/مايو ١٨٦٥ ، مما ضمن نطاقا ملاحيا أوسع مدى يهيمن عليه الحكم المصرى فى ظل السيادة العثمانية (٩٤) ، وقد اهتمت الحكومة المصرية بشئونهما الملاحية ، فبالنسبة لميناء سواكن باعتباره ميناء السودان الرئيسى ، فقد عنيت أول الأمر بإصلاح وترميم مرسى ( القيف ) والجمرى ، كما أنشأت المخازن والمحلات لوضع البضائع الواردة والصادرة بالإضافة لاهتمامها بربطه بأجزاء السودان ، كذلك أصلحت مرقا مصوع لجعله ميناء تجاريا هاما ، فشيئت به رصيفا لشحن السفن وتكريفها ودارا للجمرى ومدته بالمياه العذبة (٩٥) ، كما أقامت جسرا يصل للشاطئ بطول ١٨٠٠ متر وعرض ١٠ أمتار (٩٦) .

أما عن حركة السفن فى هذين المينائين ، فإنه يوجد احصاء عام لمتوسط السفن التى دخلت كل منهما عن عشر سنوات « ١٨٦٣ - ١٨٧٢ » ، فكانت فى ميناء سواكن بمتوسط سنوى ١٥٣ - سفينة ، واجمالى حمولاتها ٣٧٧٢ طنا ، أما مصوع فكان متوسط السفن التى دخلتها سنويا عن الفترة ذاتها ٢٠٧ سفن ، باجمالى حمولات ١٧٠٩٢ طنا .

وقد أورد كل من رينى بك وعلى مبارك احصاءات جزئية لبعض السنوات من حيث السفن الداخلة للمينائين عن الفترة « ١٨٦٩ -

---

(٩٢) د. شوقى الجبل : سياسة مصر ، ص : ٢٩٧ .

(٩٣) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان رقم ٩١٣ المؤرخ أواسط ذى الحجة ١٢٨١ هـ ( ١٨٦٥ ) من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر .

وقد كان المينائين خاضعين للإدارة العثمانية منذ أخذتهما مصر فى يونيو ١٨٤٩ .

(٩٤) - محمد بدير العلوانى : الحكم المصرى فى سواكن وملحقاتها ١٨٦٥ - ١٨٨٥ ، رسالة ماجستير غير منشورة بإشراف د. السيد محمد الدفن ، قسم التاريخ والحضارة ، كلية اللغة العربية ، جامعة الأزهر ١٩٨٤ ص : ٣٦ - ١٠٨ .

د. شوقى الجبل : سياسة مصر ، ص : ١٦٩ ، ٢٩٨ .

- الوثائق السياسية : ص - ص : ٢٩ - ٩٨ ، ١٣٦ .

(٩٦) ٥٠ حافظ على باشا : النهضة الصناعية فى عصر اسماعيل د اسماعيل بمناسبة

مرور خمسين عاما على وفاته ، ص : ٣٤ .

١٨٧٣ « (٩٧) ، وتبرز أهمية احصاء ريني بك من أنه يرصد حركة السفن المصرية فيهما (\*) ، ثم أورد أميتشي احصاء لفترة لاحقة « ١٨٧٣ - ١٨٧٧ » ، رصد فيه حركة السفن التجارية الداخلة والخارجة معا ، وهو ما يبرزه الاحصاء التالي (٩٨) : -

السنة	مصر			سواكن		
	بغارية	شراعية	اجمال	بغارية	شراعية	اجمال
١٨٧٣	٥٣	١٨٩٠	١٩٤٣	١٠١	٢٤٠	٣٤١
١٨٧٤	٥٨	١٧٤١	١٧٩٩	١٠٣	١٦١	٢٦٤
١٨٧٥	٤٨	١١٠٢	١١٥٠	١١٧	٢٠٢	٣١٩
١٨٧٦	٣٥	٩١٨	٩٥٣	١٠٧	١١٨	٢٢٥
١٨٧٧	٦٧	١٣٦٨	١٢٨٥	١١٥	١١٥	٢٣٠
الاجمال	٣٦١	٦٨٦١	٧١٣٠	٥٤٣	٨٣٦	١٣٧٩

وقد كان اجمالي الحمولات في مصوع ٤٣٥٩٥٠ طنا ، وفي سواكن ٣١٦٢٤٠ طنا ، وذلك حسبما أوردته الاحصاء ذاته ، وفي ضوء هذه البيانات تبرز عدة حقائق وملاحظات : -

أولا : كان التفوق النسبي لجناء مصوع من حيث اجمالي العام للسفن

(٩٧) أورد ريني بك بالنسبة لجناء سواكن ، اجمال السفن الداخلة عام ١٨٦٩ عدد ١٤٦ ، ١٨٤ سفينة عام ١٨٧٠ ، ٢٢١ عام ١٨٧١ ، أما بالنسبة لمصوع فكانت الداخلة عام ١٨٧٠ اجمال ٢٢١ سفينة ، ٢٥٠ عام ١٨٧١ ، أما على مبارك فقد ذكر عام ١٨٧٢ عدد ٣٥٢ سفينة بالنسبة لسواكن ، بينما كانت ٤١٦ في مصوع .

Regny, E. : Op. Cit., — Tome 1, p. 30.

Tome 2, pp. 40, 41, 43.

— Tome 3, pp. 33, 34.

- على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٢ ، ص ٨٢ .

(\*) سيتم تناول ذلك في « خطوط سير السفن البحرية التجارية المصرية » .

(٩٨) المستخرج بصفة الباحث من احصاءات منفردة أوردتها أميتشي ، أما السفن

البحرية المتخذة من الاحصاء عن : - فريديفكو أميتشي : مرجع سابق ، ج ١ ، ص ١٠٠ .

٦٠ - ٨٠ .

٧١٣٠ ، أى بمتوسط سنوى نحو ١٤٣٦ سفينة ، أما سواكن لأجاليها ١٣٧٩ سفينة تجارية بمتوسط سنوى نحو ٢٧٦ ، ولكن هناك فروقا اذا قيس كل نوع على حدة ، حيث يبرز تفوق ميناء سواكن بشاوريا .

ثانيا : تفوق ميناء مصوع بالنسبة لأجالي الحمولات ، ولكن متوسط حمولة السفينة به ٦١ طنا ، بينما كان متوسط الحمولة في سواكن ٣٢٩ طنا تقريبا .

لذلك فان هذا القياس لا يعطى مؤشرا لطبيعة التطور في الحركة الملاحية ، لعدة أمور في مقدمتها أن التفوق الملاحي لحركة السفن البخارية كان في صالح ميناء سواكن حيث زادت عن ضعف البخارية في ميناء مصوع ٥٤٣ : ٢٦١ ، بينما كانت حركة الشراعية في مصوع تزيد عن ثمانية أمثال تلك التي كانت في سواكن ، ومن ثم كانت الزيادة في الحمولات أو أعداد السفن مردها الأساسى الى الفارق في السفن الشراعية ، وهذه كانت أبطأ في الحركة وأقل في الحجم والحمولة من البخارية ، ومن ثم تمثل كثافة عديدة دون اتجاز جوهرى حقيقى يعادل حركة البخارية في النقل البحرى اذا كانت بلات الأعداد .

أما مرسى الوجه فقد كان ضئيل المشاركة ، فمن احصاء عامين فقط أوردته أميتشى ، كانت السفن الداخلة والخارجة عام ١٨٧٥ نحو ٤٦٢ سفينة شراعية بحمولات ١٦٣٣١ طنا ، وفي عام ١٨٧٦ نحو ١٠٧١ منها ١٠٠٧ شراعية و٦٤ بخارية ، بحمولات ٩٤٥٧٢ طنا (٩٩) ، وبإستثناء ما كان يتم به من حجر صحى (١٠٠) ، فان تلك الكورتيبة قد أوقف العمل بها منذ ١٨٧٧ (١٠١) ، ولذا بدأ هذا الميناء ثانويا .

تلك هي صورة عامة لموانئ البحر الأحمر بقسميها في اطار الموضع الجغرافى والتي امتد اليها النفوذ السياسى المصرى فأعطت بعدا ملاحياما ، ومن قبلها موانئ البحر المتوسط ، وجميعها جاءت مهيئة لوجود بحرية تجارية مصرية .

---

(٩٩) فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، ص : ٧٨ ، ٨٠ .

(١٠٠) محمد لبيب البتانوى : الرحلة المجازية لولئ التم الحاج عباس حطى الثانى ، مطبعة الجهادية ، مصر ط ١٩١١/٢ ، ص : ٣٠٤ .

(١٠١) فريدريكو أميتشى : المرجع السابق ، حاضى ( ١ ) ، ص : ٦٥ .

## (ج) الفئارات وعلامات الارشاد (الشمندورات) :-

### (١) مدخل عام :-

تعتبر الفئارات وعلامات الارشاد (الشمندورات) من أهم الوسائل التي تكفل ارشاد السفن وتأمين ملاحتها في الموانئ أو المياه الإقليمية للدولة (١)، ولذا فالاهتمام بهذه الوسائل تستدعيه ضرورات الملاحة ، والتزاما تقتضيه ظروفها في المحيطين المحلي والدولي من حيث ارشاد وإبعاد السفن عن مواطن الخطر .

وتعتبر مصر من أقدم الأمم التي اهتمت بإنشاء المنارات ، فقد أنشأ بطليموس فيلادلفوس « منارة فاروس » بالاسكندرية في القرن الثاني قبل الميلاد (١٠٢) ، وعامة الفئارات التي يطلق عليها بالانجليزية Beacon والتي تكون مثبتة وظاهرة على شاطئ البحر ، توجد في أعلاها النيران أو توضع فيها المصابيح ، وتكون أنوارها إما ثابتة Fixed Light أو نورا بارقا متقطعا Flashing Light أو نورا خافتا Occulting Light (١٠٣) ، ولا يختلف هذا عما يورده البعض تفصيلا عن الفئار في مصر القرن التاسع عشر « أنه قنديل أو مشعل في أبراج مبنية بجوار البحر ، توجد في أعلاها النيران ، أو توجد فيها المصابيح (١٠٤) ، وحسبما أشارت الوثائق فإنه كان يستخدم في إضاءتها الشمع المشتري من مرسيليا بفرنسا (١٠٥) ،

(\*) تقسم بحوث القانون البحري حاليا النطاق المكاني لمياه البحر الى مياه داخلية ثم الإقليمية أو بحر إقليمي فمنطقة مجاورة ثم أعالي البحار ، والمياه الإقليمية Territory Sea عبارة عن مساحة من البحر ملاصقة لشواطئها وممتدة نحو أعالي البحار ، وعموما يبرز أثر هذه التقسيمات في الجوانب الحرية ، وعند وقوع حوادث للسفن التجارية ، وفي الفترة ١٨٥٤ - ١٨٧٩ كان المفهوم منصرفا للشواطئ المصرية والسودانية ، حيث السيادة العشائية ، وللزيد :-

- د. أميره صدقي : حقوق في القانون البحري - ج ١ ، ص ٣ - ٣٠ .
- د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص ٤٧٢ - ٥٢٥ .
- رضا زين العابدين جمعة : مرجع سابق ، مجلة الاسطول : العدد ٥٦ السنة ١٦ أغسطس ١٩٦٨ .
- عبد الحكيم جمال الدين : مرجع سابق ، مجلة الاسطول : العدد الرابع أكتوبر ١٩٥٣ .

(١٠٢) محمد أمين نواره وآخرون : مذكرات في خدمة الموانئ ، مطبعة النصر ، القاهرة ١٩٦٩ ، ص ١٠ .

(١٠٣) أحمد كمال الطوبجي : الافتتاح « معجم » ، ص ١٤٧ ، ١٤٨ .

(١٠٤) السيد دياب : مرجع سابق ، ص ١٩٩ .

(١٠٥) دار الوثائق القومية ( دواوين الخلفاء ) : سجل م/١/٨ ساعد هرجي إدارة المجدية ، رقم ٣٢٧ بتاريخ ٢٧ شوال ١٢٧٧ هـ ( ١٨٦١ ) من المدير الى أمين جسر الاسكندرية ص : ٢٨١ .

ثم تم استخدام زيت الكلزة الذي كان يتم شراؤه عن طريق الشركة الانجليزية الشرقية (١٠٦) P & O ، تم اشوات « الوقائع » لانارة فئار بورسعيد كهربائيا ، وذلك في بدايات ١٨٧٠ ، ثم الى استخدام زيت البترول في فئارات البحر الاحمر بدلا من زيت الكلزة في منتصف ١٨٧٥ م (١٠٧) ، وان كان البعض قد اشار الى استخدام غاز الاستصباح في انارة هذه الفئارات (١٠٨) .

من ثم يمكن القول بأن الفئار كان مصدرا لضوء ارشادي للسفن ، اما نظرية عمل المنارة Lighthouse فتقوم على أنها « مؤسسة على مصدر ضوء وعدسات مكبرة ، بالاضافة الى علامات تميز كل فئارة ، .. فشكلها ولونها يدلان عليها نهارا ، أما في الليل فكان يتم التعرف عليها بمدى مرمى ضوئها وطريقة ومضاته ولونه ، وأحيانا الفترة الزمنية بين بعضها البعض » (١٠٩) ، وحسبما يذكر الدكتور ملش كان « لون المنائر اما ابيض أو احمر أو هما معا ، أو ابيض واحمر واخضر ، ونور بعضها ثابت وبعضها متحرك ، وتتراوح مدة الدورة للمنائر ذات النور المتحرك بين ثانية ودقيقة » (١١٠) .

أما الشمندورة Buoy فهي طافية فوق سطح الماء ، يراعى في وضعها الثبات قدر الامكان ، وقد كانت عبارة عن « قطعة ضخمة من الخشب أو الفلين ، توضع في بعض المواضع بالبحر للدلالة على الصخور وعلى الأماكن التي يصعب العبور فيها ، وقد تكون عبارة عن برميل يطفو على وجه الماء ، وهي دائما مثبتة في قاع البحر بثقل كاف .. والفرق بين مطلق الشمندورة وما يسمونه بالشمندورة العالمة ، أن الثانية يوضع عليها نور بالليل للارشاد » (١١١) .

= سجل م/١٣/٦ صادر عن إدارة الميحية ، مكاتبة بالتاريخ نفسه ، من مدير القومانية الى خليل أفندي معاون الميحية بالإسكندرية ، ص : ٢٨٩ .  
(١٠٦) - السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٦ .  
- د شوقي الجمل : سياسة مصر .. ، ص : ٣٠٥ ، - الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٦٨ .

(١٠٧) - دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ٣ الوقائع ، مستخرج من الوقائع المصرية المجلد ٣٤٣ بتاريخ ٣ فبراير ١٨٧٠ .  
- الوقائع المصرية : المجلد ٦٠٥ بتاريخ ٩ مارس ١٨٧٥ .  
(١٠٨) د زين العابدين شمس الدين نجم : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .  
(١٠٩) محمد أمين نواره وآخرون : مرجع سابق ، ص : ١٢ .  
(١١٠) د محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري .. ، ج ٢ ، ص : ٨٦٨ .  
(١١١) - فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٨٤ .  
- دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : مخططة ٩ مية تركي ، ترجمة وثيقة =

أما اختيار المواضيع الخاصة بكل منها ، فكان يتم عن طريق لجنة فنية من أصحاب المهارف والفنون البحرية ، يتم اختيار أعضائها من بعض بحارة السفن الأكفاء ومهندسي البحرية المصريين ، تحت إشراف ذوى الخبرة من الجانب مثل « موزل بك » وذلك عند وضع العلامات والأشارات ، وقد أشارت الوثائق لهذا التشكيل بالنسبة لاسكندرية (١١٢) ، بينما أشارت لأجنبي آخر هو مسيو « تليمان » فى فنار البرلس (١١٣) ، وكان المسيو « باركس » بالنسبة لفنارات البحر الأحمر المأخوذة من أداة الشركة الانجليزية الشرقية P & O (١١٤) التى كانت تشرف عليها قبل عهد اسماعيل باشا .

ولم يكن يخلو الأمر من تعاون هيئة قبودانات (\*) البحرية التجارية المصرية وشركة المساجيرى البحرية الفرنسية (١١٥) للقيام بتلك المهام ، وخاصة اذا كان ذلك متملقا بالمواقع البعيدة نسبيا عن مصر فى سواحل البحر الأحمر ، تعزيزا للخبرات الفنية .

وفى بعض الأحيان كانت السفن الحربية ترافق السفن التجارية عند اجراء هذه الامور فى أماكن بعيدة أو يخشى على المهمة من ثمة أخطار تواجهها (١١٦) ، مثلما حدث عند قيام السفينة المصرية « المحلة » يقودها فردريكو Fredrico الإيطالى فى شهر نوفمبر ١٨٧٥ مع تعزيزات من

= ١٣٤/٤١ ، بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ ( ١٨٥٥ ) ، من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى خازن الهدوى .

(١١٢) - : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٥/٦٩ بتاريخ ٢٩ ربيع أول ١٢٧٢ هـ ( ١٨٥٥ )

من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى كاتب ديوان الهدوى .

(١١٣) - ( محافظ الأبحاث ) : مطبعة ٢٢ وقائع مصرية ، ( ملف موانئ ومناظر ) ،

مستخرج من الوقائع العدد : ٣٠٦ بتاريخ ٢٨ يونية ١٨٦٩ .

(١١٤) - ( ديوان ممية سنية ) : دفتر ٥٣٦ ممية تركى صادر ج ٢ ، رقم ٢١٩

بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( ١٨٦٣ ) من الممية الى المالية . ص : ١٣٢ .

- الأرشيف الأوروبى

— F. O., 78-1522. No. 9, From Robert Colquhoun to lord Russel, Cairo, 29th, January 1860.

(\*) قبودانات جمع قبودان ، قائد أو ربان السفينة حسبما كان يعبّر عنها أحيانا ،

وكالت ترد فى الوثائق حيث تسمى بالتركية « آمر » الذى مصدره الأوامر العليا ، وكان

يقابلها أيضا فى التركية « ناخذاه » أى رئيس السفينة .

— محمد على الأنسى : الدرارى اللامسات فى متلجبات اللغات ، استانبول ، ١٣٢٠ هـ .

ص : ٤١٢ .

(١١٥) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ .

(١١٦) ودما ساماركو لأخبار القبائل المتوحشة التى تمردت على سلب السلن :

Sammarco, Anglo : Histoire de L'Egypte Moderne, Tome 3 "Le renga du Khedive Ismail 1869-1879", Le Caire, 1937, p. 280.

الجنود ، وإبلاغه « ماكيلوب » بتعليمات الخديوى بالتجول فى الساحل الأفرىقى ٠٠ الى بربرة لدراسة موانئ وخلجان هذا الجزء من الساحل ، وإبلاغ الحكومة المصرية عن أصلحها لرسو السفن ومعرفة الأماكن التى يمكن إقامة فئارات فيها لارشاد السفن المختلفة « (١١٧) »

وقد أثبت الشكوك حول النوايا السياسية لهذه المهمة ، حيث لم ترحب بها بريطانيا وسلاطون زنجبار ونظر اليها ستانتون Stanton القنصل البريطانى فى مصر بنظرة شك وأنها بداية لأطماع مصرية ، ولذا سارع بإبلاغ وجهة نظره هذه الى اللورد دربى Derby وزير الخارجية البريطانية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ونفس الشيء حدث من دربى حيث أبلغ مخاوفه وفى نفس التاريخ الى جون كيرك John Kirk قنصل بريطانيا العام فى زنجبار مضمنا خطابا الفقرات التالية : -

« ٠٠ ان براوة وقسمايو ليستا على درجة كبيرة نسبيا من الأهمية التجارية فى الوقت الحاضر ، الا أن خسارة الرعايا البريطانيين ستكون جسيمة ٠٠ كما سيصيب نفوذنا ومصالحنا فى كل ساحل أفريقيا بضررة قاتلة ٠٠ » (١١٨) .

وعلى الرغم من أن هذه المهمة كانت فى ظاهرها لأغراض ملاحية ، الا أنها توضح مدى التلازم بين الاقتصاد والسياسة فى المصالح الدولية ، ويرجع أن المهمة كانت بها دوافع سياسية من جانب مصر ، إذ أنها جاءت فى أعقاب مراسلات غردون Charles George Gordon للخديوى والتى زين له فيها الفوائد التى يمكن أن تعود على مصر من جراء فتح هذه المناطق الجديدة ، وجاء مع تكليف هذه البعثة خطاب « نوبار » الى قائدها العام ماكيلوب فى ١٧ سبتمبر ١٨٧٥ متضمنا فى فقراته .

« ٠٠ ان هذه الحملة هامة جدا بالنسبة لمصر ٠٠ تحتاج الى رجل جري وحصيف ذى عقل راجح ولهذا السبب اختاروك الخديوى لها ٠٠ » (١١٩) .

والجدير بالذكر أن ماكيلوب حين رأس هذه البعثة كان رئيسا لمصلحة الفئارات ، ومعنى اختيار شخصية هامة بهذا المستوى لتحديد أماكن

- (١١٧) د. فاروق عثمان أباطة : عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ١٨٣٦ - ١٩١٨ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٧٦ ، ص : ٤٤٩ .  
 (١١٨) المرجع نفسه ، ص - ص : ٤٤٩ - ٤٥٩ .  
 د. شوقي الجبل : سياسة مصر ٠٠ ، ص - ص : ٣٦٥ - ٣٦٧ .  
 (١١٩) للمرجع نفسه ، ص : ٣٦٥ .  
 - د. فاروق أباطة : المرجع السابق ، ص : ٤٤٨ .

للفنارات يمكن أن يقوم بها من هم دونه ، كانت تعنى أهمية خاصة ذات منفى أكبر من المظهر الملاحى ، أو بالأحرى كانت المهمة ستارا لمحاولة الحصول على نفوذ سياسى ، وقد يكون ذلك هو الوازع الحقيقى .

أما تفسير ما تم من تعارض وجهتى النظر المصرية الانجليزية ، فإن ذلك كان له ما يبرره فى مفهوم السيطرة البحرية التى يرى فيها البعض « ليس من الضرورى امتلاك المحيطات بنفس أسلوب امتلاك الأراضى » . ولكن نتيجة وجود بعض الممرات ، فانه لأسباب السيطرة والتحكم تستخدم خطوط معينة للإبحار أكثر من غيرها ، وبالتالي اذا استطاعت دولة أن تستخدم هذه الممرات وتمتع أعضائها من استخدامها فانها تسيطر على البحر ويمكنها نقل كل من قواتها وتجارتها بحرية « (١٢٠) » .

ويمكن أن يعزى للأسباب ذاتها قيام الحكومة المصرية بشراء فنسار جنوبيا بلوازمه بمبلغ ألف وأربعمائة جنيه من الشركة الشرقية الانجليزية فى محرم ١٢٨٨ هـ ( مارس ١٨٧١ ) ( ١٢١ ) ، وكان هذا الفنار على سفينة أى يمكن القائمين على شئونهم من رصد التحركات البحرية من حوله ، وكان ذلك يعنى تقصلا لنفوذ بريطانيا وفى الصالح المصرى ، ومن ثم كانت الخشية من تقلصات أو أخطار مصرية أخرى تراها بريطانيا فى تلك المنطقة (\*) .

وعلى أية حال ، اذا كانت أى من الدوافع وازعا على اقامة الفنارات خارج الموقع الجغرافى ، أو بالأحرى فى مناطق النفوذ المصرى ، فانه بقى جوهر هذه الانشاءات منصرفا الى الأغراض الملاحية ، ولذلك كانت تعنى اللجان المكلفة باختيار مواقع الفنارات والمناظر بدراسة النقاط التالية :  
الموقع الملاحى واتجاهات الريح والتيارات المائية ، وتقديم خريطة مسح

---

(١٢٠) سيرترانس لوين : القوة البحرية والقدره البحرية ، ترجمة عدلى عبد الرحمن عطية ، « مجلة الأسطول » : المجلد ٨٩ السنة ٢٦ يوتية ١٩٧٨ . ص : ٤٨ .

(١٢١) انشأت الشركة الشرقية P & O هذا الفنار على سفينة خاصة بها عند مدخل البحر الجنوبي عام ١٨٥٦ ، وتم تقدير أثمانه بمعرفة ناظر البحرية لمصرية بمد ماينته له ، وإن هذا الفنار كان يمكنه العمل لمدة عشرين سنة .

— أمين سلمى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص ص : ٩١٤ ، ٩١٥ .

— د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ص : ٣٩٣ .

(\*) تختلف هذه عن الفنارات أو الإنشآت الضوئية التى أورد تصورها فيليب جلاذ ، حيث كانت هذه الأخيرة قاصرة على السفن ذاتها ، تستخدمها حتى لا تحدث الاصطدامات وفى أثناء تبادلها مع السفن الأخرى وما الى ذلك .

— فيليب جلاذ : مرجع سابق ، المجلد الرابع ، الاسكندرية ١٨٩٢ ، ص - ص : ٢٣٠ - ٢٣٢ .



طبوغرافى تفصيلي محددا بها موقع الفنار ، مع ملاحظة مدى استمداد المنطقة للنشاط البحرى ، ثم التكلفة المتوقعة وطرق نقل المعدات وما يلزم لحراستها من مبان وأفراد ومصادر مياه ، وبالإضافة الى ذلك البيانات التفصيلية للفنار وطريقة عمله ودراستها بالنسبة للأبعاد والرؤى (١٢٢) .

أما الشمندورات ، فانها كانت أيسر نسبيا من حيث دراسة مواطن الاخطار الملاحية كالمياه الضحلة والجزر الواقعة تحت سطح الماء وما الى ذلك ، مما يراعى فيه تلافي الاخطار وارشاد السفن الى مدخل الميناء (١٢٣) . وكانت تتم اجراءات التركيب عن طريق الاستعانة بالعمالة العادية فى عمليات النقل والحفر ، والعمالة الفنية فى اجراءات التركيب والتشغيل .

وتجدر الاشارة الى أنه بعد تشكيل مصلحة الليمانات والفنارات « صدرت الأوامر باستعانة هذه المصلحة ببعض السفن الصغيرة لارشاد السفن الكبيرة فى ميناء الاسكندرية ، وكان يتم تقاضى رسوم « ٣ فرنكات على كل قدم انكليزى نازل فى الماء ٠٠ على أنه رسم الدليل ٠٠ » (١٢٤) .

#### (ب) بيان الفنارات والشمندورات ١٨٥٤ - ١٨٧٩ :

لما كانت هذه الانشاءات تمثل معلما هاما فى خضم الملاحة ، لذا تناولتها غالبية المراجع التاريخية عند ذكرها للنشاط البحرى ، وان كان بعضها يورد الفنارات فقط أو يقرنها بعهد اسماعيل باشا ، والبعض الآخر يقرن ثلاثة منها بعهد سعيد باشا (١٢٥) ، بينما تبرز بعض المراجع القانونية والجغرافية تفاصيل أكثر (١٢٦) ، وجميعها أبرز تفوق عهد اسماعيل باشا .

(١٢٢) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٥ .

(١٢٣) محمد أمين نواره وآخرون : مرجع سابق ، ص : ١١ .

(١٢٤) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مطبعة ٢٢ الوثائق ، « ملف موانئ ومنازل » مستخرج عن الوثائق المصرية : العدد ٥٩٣ بتاريخ ٨ محرم ١٢٩٢ هـ / ١٤ فبراير ١٨٧٥ .

(١٢٥) هذه تعرض للأعداد أو الأسماء : —

— د. أحمد أحمد الحنة : مرجع ، ص : ٢٤٢ ، ٢٤٤ .

— د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٢ - ٧٢٥ .

— د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٩ .

Crouchley, A : The Economic development ... , p. 117.

— Sammarco, A : op. cit., p. 279.

(١٢٦) وهذه تعرض لتواريخ الانشاء وبعض المواصفات الفنية والاضادات والوثائق

الجغرافية : —

— فريديكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

— د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص : ٨٧٠ - ٨٧٥ .

— Regny, E. : Op. cit., — Tome 1, p. 37. — Tome 2, p. 55.

— Tome 3, p. 76.

ولما كان قد وُضِعَ من العرض السابق أن كلا من هذه الانشعاقات يؤدي وظيفة فلاحية متميزة ، لذا اعتمدت الوثائق إلى أن السواحل المصرية شهدت إنشاء هذه الأنواع مجتمعة في الفترة ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، وإن كانت هناك ثمة ملاحظة هي أن الفئران أو المنارة غالباً ما تكون معلماً أوضح من التسمندورات المتفرقة والمتصلة ، أما القول بتفوق عهد اسماعيل باشا عن سلفه في هذه الانشعاقات ، فإن ذلك كان له ما يبرره أو يفسره في اتساع النشاط الملاحي الذي كان في عهده ، كذلك اتساع الطموحات السياسية في البحر الأحمر التي استقطبت المزيد من السفن المصرية ، بالإضافة إلى تطور حركة الملاحة البحرية خاصة بعد افتتاح قناة السويس ، علاوة على تطور التبادل الخارجي .

على أية حال ، فقد جاءت الوثائق بما يمكن أن يلقي مزيداً من الضوء حول الفئران والتسمندورات ، ففي عهد سعيد باشا ، أوجد في البحر الأحمر ثلاثة فئانات هي فئان « الزعفران » المنشأ عام ١٨٦٠ (١٢٧) ، ولدى البعض عام ١٨٦٢ (١٢٨) وهو يجافي الحقيقة التي جاءت بالوثائق في يناير ١٨٦٠ (\*) ثم فئان « الأفرى » وتم انشاؤه عام ١٨٦٢ (١٢٩) ، وقد أشارت الوثائق إلى أولهما بتاريخ ٧ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ ( يناير ١٨٦٢ ) ، بخصوص ماهيسات الخفراء الممينين له على حساب محافظة السويس (١٣٠) ، ثم جاء ذكرهما في وثيقة مؤرخة ٥ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ( سبتمبر ١٨٦٢ ) ، وهي عبارة عن مكاتبة مرسلة من دولة القانقام اسماعيل باشا إلى محمد سعيد باشا ، يطلب فيها الاستئذان في أخذ عوائد على المراكب التي تمر بالبحر الأحمر ، مقابل مصاريف الفئانات التي أقيمت بموقعي الأفرى والزعفران (١٣١) ، غير أنه لم توجد إشارات صريحة لاقرار فرض رسوم عليهما في عهد سعيد باشا .

(١٢٧) فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

(١٢٨) د - محمد كامل أمين ملش : المرجع السابق ، ص : ٨٧٣ .

(\*) أكد ذلك ما جاء في مكاتبة بتاريخ ٢٩ يناير ١٨٦٠ ، حيث أسند الإشراف عليه إلى المسير ياركس ، عن : دار الوثائق القومية (E. A.) F.O. 78-1522, No 9 : From Robert, J. Colquhoun to Lord John Russell, Cairo, 29th, January 1860.

(١٢٩) د - محمد كامل أمين ملش : المرجع نفسه ، ص : ٨٧٤ .

- فريدريكو بنولايك : المرجع السابق ، ص : ٩٦ .

(١٣٠) دار الوثائق القومية ( ديوان عمية سنية ) : منطقة ٢٨ ملخصات مناطق ، ترجمة وثيقة رقم ٢٧٩ بتاريخ ٧ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ من محافظ السويس إلى العمية . (١٣١) - دفتر ٥٣٠ وارد عمية تركي ترجمة مكاتبة مائدة بتاريخ ٥ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ من دولة القانقام اسماعيل باشا إلى الأعيان الدواوية ( سعيد باشا ) ، ص : ٣٦ .

كذلك جاء ذكر فنار الأشرفى فى وثيقة مؤرخة ٩ شوال ١٢٧٩ هـ  
( ١٨٦٣ ) ، تفيد قيام وإيداع جثة الى الأشرفى ( ١٣٢ ) .

ثم جاء ذكر فنار الزعفرانة فى وثيقة أخرى ، وجاء فيه ذكر الفئار  
المفالت أبى الكيزان ( دادلوس Dædalus ) ، وذلك فى مكتبة روبرت  
كلكوبون Robert J. Colquhoun الى اللورد جون راسل John Russel  
بتاريخ ٢٩ يناير ١٨٦٠ ، تفيد سفر المسيو ياركس فى إحدى سفن الشركة  
المجيدية لاستطلاع موقع فنار أبى الكيزان ودراصة صخور الأعماق ، وأنه  
قد أسند له أخيراً إدارة فنار رأس زعفرانة Zaffranna Cape ( ١٣٣ )

كذلك أشارت وثيقة أخرى بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٧٩ هـ ( ١٨٦٣ )  
الى أنه قد تحرر لمحافظة السويس بتاريخ ١٨ رجب ١٢٧٩ هـ ( ديسمبر  
١٨٦٢ ) بطلب إفادة عن سداد مبلغ ١٠ بارات و ٩٣٩٩٥ قرشا ، قيمة أخرى  
وابور قبازى لما قام مخصوص الى فنار أبى الكيزان ، كما تجتمع وثائق  
أخرى فى ماور متعلقة بالفنارات الثلاثة معا ( ١٣٤ ) ، وقد وجد من قبل  
فنار زنبوبيا الذى سبق الحديث عنه ، وكانت قد أنشأته لحسابها الشركة  
الانجليزية الشرقية P & O واشترته مصر فى عهد اسماعيل باشا .

من ثم يمكن القول ، أنه قد وجد بالبحر الأحمر تلك الفنارات الأربعة  
ومنها الثلاث المملوكة لمصر غير أنه كانت إدارة هذه الفنارات تحت إشراف  
الشركة الانجليزية P & O وهو الأمر الذى لم يقره اسماعيل باشا بعد  
توليهِ الحكم ، فأصدر تعليماته بأن يكون الإشراف للحكومة المصرية ،  
وتبودلت إثر ذلك مكاتبات متعددة بين الحكومة المصرية والفنصل العام  
البريطانى فى القاهرة وكذلك الخارجية البريطانية انتهت بما يريده  
إسماعيل باشا ، ونقلت مهام الإشراف والإدارة الى مصر منذ ١٢ محرم  
١٢٨٠ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) ( ١٣٥ ) .

---

( ١٣٢ ) ( دواوين المحضات ) : سجل م/٦/٤١ وارد المجيدية ، رقم ٢٢٩ بتاريخ  
٨ شوال ١٢٧٩ هـ من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٢ .

— Ibid.

( ١٣٣ ) ( الأرشيف الأودى )

( ١٣٤ ) ( دواوين المحضات ) : سجل م/٦/٥ صادر عربى وأفرنكى إدارة المجيدية

رقم ٣٦ بتاريخ ٦ رجب ١٢٧٩ هـ ( يناير ١٨٦٢ ) من المدير الى يعقوب أفندى وكيل  
السويس ، ص : ٥ .

— سجل م/٦/٥ صادر عربى وأفرنكى المجيدية ، بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٧٩ هـ من

المدير الى محافظ السويس ، ص : ٥٣ .

( E.A. ) : F.O., 78-1523, No 154 : From Robert, J. Colquhoun to Lord  
John Russel, Alexandria 25th, November 1860.

( ١٣٥ ) — ( ديوان صعيدية ) : دفتر ٥٣٩ أواخر تركى ج ٢ ، مكتبة رقم ٢١٩ بتاريخ

٣٠ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ، من الجبة الى المالية ، ص : ١٣٢ . — رقم ٤٤ بتاريخ ٢ ربيع أول

١٢٨٠ هـ من المالية الى الخارجية ، ص : ١١٧ .

أما في موانئ البحر المتوسط ، فقد وجد فنار عامل بميناء الاسكندرية  
أعلى البوغاز الكبير « رأس التين » منذ عام ١٨٤٨ ، ثم استحدثت شركة  
القناة فنار بورسعيد بين نهايات ١٨٥٩ وبدايات ١٨٦٠ م ، ولكنه كان  
ذا إمكانيات محدودة فهو من الخشب على ساحل البحر ، يضيء لمسافة  
عشرة أميال فقط (١٣٦) .

أما بالنسبة لميناء دمياط فإنه على الرغم من أن وثيقة يرجع تاريخها  
إلى محمد علي باشا تفيد بوجود منارة بها (١٣٧) ، إلا أنه على ما يبدو لم  
تمتد لها روح التجديد ، وربما كان ذلك لما اعتري هذا الميناء من انقسام  
عري سيطرة الحكومة بعد تمزق أجزائه بينها وبين شركة القناة على النحو  
الذي سلف ذكره في ظروف قيام النشاط .

أما الشمندورات ففي عهد سعيد باشا ورد ذكرها في وثائق متعددة  
سواء كان ذلك احلالا وتجديدا لما تتقاذفه الأمواج أو تبليه ، أو انشاء  
لآخرات ، غير أنه تجدر الاشارة إلى أن الاهتمام بها في عهد سعيد باشا  
انصرف في المقام الأول إلى موانئ البحر المتوسط ، وربما كان مرجعه وجود  
الملاحة الشاطئية (\*) في هذا الساحل أكثر من البحر الأحمر ، بالإضافة  
إلى أن نشاط السفن في البحر المتوسط ، كانت تفوق بطبيعة الحال حركة  
البحر الأحمر ، من حيث كم وكثافة الدول الموجودة على كلا شاطئيه  
بالإضافة إلى أنه لم تكن قد وجدت قناة السويس كطريق ملاحي يجتذب  
السفن .

وقد جاءت الوثائق المؤيدة لهذا التوجه ، ففي بدايات حكمه ، تشير  
وثيقة مؤرخة ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ ( أكتوبر ١٨٥٥ ) إلى طلب ناظر  
البحرية « ارسال باخرة صغيرة إلى الاسكندرية لاستخدامها في نقل  
البانطون ( المائدة ) ، إلى حيث تقرر وضع العلامات والاشارات في

---

(١٣٦) - فريديكو بنولاك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

د - زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ٢٩ .

م - محمد كامل أمين ملى : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص : ٨٧٠ .

م - محمود جلال الدين : مرجع سابق ، ص : ١٥٢ .

(١٣٧) دار الوثائق القومية ( ديوان خديوي ) : دفتر ١١ أوامر تركي ، رقم ٢٤٥ في  
٢٨ ربيع أول ١٢٣٨ هـ ، ترجمة أمر إلى محافظ دمياط بالسماح لربانة سفن الدول  
بالصعود على فنادات دمياط للمساعدة البحر إذا اقتضت الضرورة ذلك .

(\*) التي تنتقل فيها السفن الصغيرة بين وقرب الشواطئ . سواء كان ذلك للنزعة  
أو الصيد أو بعض الممارات التجارية المحلية .

البوغاز ( المضيق ) وذلك اذا تعذر نقلها عند وقوع عاصفة بحرية بواسطة القوارب ٠٠ ، ( ١٣٨ ) .

وفي ٢٩ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ ( ١٨٥٥ م ) طلب ناظر البحرية ٠٠ ارسال الباخرة « قاصد خير » لاستخدامها في نقل المهندسين الذين سيسافرون الى بيلوز ، وفي نصب العلامات والاشارات التي ست نصب في بوغاز الاسكندرية ٠٠ ويعرض أنه تقرر ابقاؤها فيها واستخدامها في أشغال العلامات عشرين يوما ٠٠ ويستأذن في استخدام الباخرة « أسبوط » في هذه الأشغال بعد سفر الباخرة « قاصد خير ٠٠ » ( ١٣٩ ) .

وفي وثيقة أخرى بتاريخ ٨ جمادى الأولى ١٢٧٢ هـ ( ١٨٥٦ ) تجيء الشكوى من انقطاع حبل المركب المخصص لوضع العلامات في بوغاز الاسكندرية ، وحسب النص « أن الشمندورة البيضاء الموضوعة بالبوغاز تقطعت حبالها من شدة الأمواج ، واصطدمت بحجر جهة المكس وغرقت » ( ١٤٠ ) .

ولعل هذه الاشارات توضح الاهتمام بهذه الأمور ، لكن وكما سبقت الإشارة الى أن الوثائق لم تكشف عن أى تحسين لرسم في مقابل النفقات في عهد سعيد باشا ، ومن ثم كانت تتحمل الحكومة اجمالى مصروفاتها ، ويلاحظ من سياق الوثائق اشراف الميرى على أمورهما من خلال ادارة الميناء واشراف البحرية في الاسكندرية ، ومن خلال محافظ السويس في البحر الأحمر ، أما بورسعيد فتعنى بأمورها شركة القناة بالإضافة الى الشركة الانجليزية P&O في فنارات البحر الأحمر الثلاثة .

وهكذا بدت الأمور سخاء في غير موضعه ، حيث كانت تؤخذ نظير مثل تلك الأعمال رسوم في العول الأجنبية ( ١٤١ ) ، كما بدت متفرقة الاشراف والاذرة ، من ثم لم تكن ذات سياسات ثابتة ، ولذا بدت نوعا من الإصلاحات غير مكتملة الحلقات .

---

( ١٣٨ ) دار الوثائق القومية ( ديوان ممية سنية ) : مطبعة ٩ ممية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ١٣٤/٤١ بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٢٧٢ هـ من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى خازن الخديوى .

( ١٣٩ ) - نفسه : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٥/٦٩ بتاريخ ٢٩ ربيع أول ١٢٧٢ هـ ، من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى كاتب الديوان الخديوى .

( ١٤٠ ) - : مطبعة ١٠ ممية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ٥٨/١٠٣ بتاريخ ٨ جمادى الأول ١٢٧٢ هـ من حافظ مصطفى وكيل ديوان البحرية الى خازن جناب الخديوى .

( ١٤١ ) اشارات الى هذا المعنى الوثيقة ذاتها .

- : دفتر ٥٣٠ ممية تركي ، بتاريخ ٥ ربيع ثاني ١٢٧٩ هـ ( أكتوبر ١٨٦٢ ) من دولة القا مقام اسماعيل باشا الى الاعتاب الدوارية ، ص : ٣٦ .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد كان التوسع في هذه الإنشاءات أكثر وضوحا ، وكان الاهتمام بأمرها أكثر تنظيما ، وربما كان ذلك اتساقا مع تطور الحركة البحرية ومواكبة للمشروع الملاحي « قناة السويس » سواء في المرحلة التي سبقت الافتتاح أو بعد افتتاحها ، وتولصلا مع مظهر التحديث .

وقد لاح هذا الاهتمام منذ بدايات حكمه ، حيث أصدر أوامره للخارجية والمالية بضرورة العمل على تولي الحكومة إدارة فنارات البحر الأحمر الثلاثة ( الزعفرانة - الأشرافي - أبي الكيزان ) بدلا من الشركة الانجليزية الشرقية P & O وعلى أثر ذلك تبودلت اللقادات والمكاتبات بين الجانبين المصري والانجليزي ، وانتهت بالاتفاق على نقل الإشراف والإدارة للحكومة المصرية ، وأرسلت إغادات الخارجية بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) الى محافظ السويس بهذا الخصوص ، ومن بين نصوص مخاطباتها أوامر الباشا المشددة بضرورة مراعاة الدقة وحسن الإدارة بما نصه : « .. يتنبه بالدقة حتى لا يقال أن الحكومة ليست جديرة بالإدارة » (١٤٢) ..

ولعل نجاحه في هذا الذي تم ، يذكرنا بمحاولته التي كان قد بدأها في عهد سعيد باشا ومخاطبته له من أجل تمصير إدارة هذه الفنارات في ٥ ربيع الثاني ١٢٧٩ هـ ( أكتوبر ١٨٦٢ ) (١٤٣) ، عل أن هذا التمسير كان يحاول خلاله مجاوة ما يتم في أوروبا ، ويكشف عن ذلك أمره الى الخارجية بتاريخ ٢٤ ربيع الثاني ١٢٨٠ هـ ( أكتوبر ١٨٦٣ ) الذي تضمن ما نصه « .. يلزم الإطلاع على النظم المعمول بها ببلاد أوروبا لإدارة هذه الفنارات وتطبيق ما يوافق عنها على فنارات البحر الأحمر التابعة للحكومة .. وذلك لربط إيراداتها وتحويلها من السفن على وجه العدل .. » (١٤٤) .

ولعل هذه الوثائق المبكرة تكشف عن نهج اسماعيل باشا إزاء هذه المشروعات ، فهو يرى أنه يمكن للكفادات المصرية القيام بما يؤديه الأجانب ، كما أن الاتفاقات عليها تقابلها إيرادات ، وإشراف الحكومة لازمة من

---

(١٤٢) - ( ديوان مية سنية ) : دفتر ٥٣١ مية تركي ج ٢ ، ترجمة مكتوبة رقم ٢١٩ بتاريخ ٤ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( ١٨٦٣ ) من المية الى المالية ، ص : ١٣٢ .  
- رقم ١٤٤ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ من المية الى الخارجية ، ص : ١١٧ .  
(١٤٣) - دفتر ٥٣٠ مية تركي بتاريخ ٥ ربيع الثاني ١٢٧٩ هـ ( أكتوبر ١٨٦٢ ) من دولة النظام اسماعيل باشا الى الاعتصام البوادية ، ص : ٣٦ .  
(١٤٤) « عوقى الجبل : الوثائق السياسية » ، ص : ٣٩٥ .

الزيميات إيراث شخصية مصر فهو عظم الملاحمة ، أما الإقتله بلودية فهو  
 ضروية من ضروريات التطور وروية يسهم هذا مع ما عرض له الباحث من  
 ظروف عهده وشخصيته في فهم سر التوصل بعد ذلك في انشاء القنارات ،  
 حيث ذكر البعض أنه تم في عهده انشاء خمسة عشر قنارا (١٤٥) .

فبالنسبة للبحر الأحمر ، نجد بالإضافة إلى القنارات التي تم انشاؤها  
 في عهد سعيد باشا ، أنشئ قنار السويس قبل عام ١٨٧٠ (١٤٦) ، ثم  
 انشاء قنارين في رأس غارب وأجسر في رأس الغريب جنوب  
 السويس ١٨٧١ (١٤٧) وفي ٧ رمضان ١٢٩٠ هـ ( ٢٨ أكتوبر ١٨٧٢ )  
 أعلنت رئاسة تفتيش عموم الليبيلانت والقنارات ، حصة لمصرت به نظارة  
 الخارجية جميع قناصل المبرم بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٨٧٣ « أن الشندورات  
 التي هي علامة علي الشعب الذي يقابل له نيويورق بالبحر الأحمر ، سفير  
 محلها بوضع القنار المتحرك الثابت الضياء الراسي الى جانب تلك الشعبية  
 ابتداء من ٣١ ديسمبر تلك السنة ، فعلى أرباب السفن المبرور بها من  
 غرب القنار المذكور » (١٤٨) ، وترجع أن هذا القنار هو الذي غناه سرهناك  
 « رأس الأخوين » وأرجع انشاءه الى عام ١٨٧٣ (١٤٩) .

وقد سبق القول أنه تم شراء قنار زنوبيا الذي كان مملوكا للشركة  
 الانجليزية P & O في مارس ١٨٧١ .

أما قنار « الوجه » ، فقد نشرت اللوائح بتاريخ ١٩ وبيع الأول  
 ١٢٩٢ هـ / ٢٥ أبريل ١٨٧٥ ما سبق لإبلاغه من نظارة الخارجية إلى قناصل  
 عموم الدول من أنه ابتداء من أولية ١٨٧٥ « سيجرى ترتيب قنار أبيض

— Crouche'y, A. E. : Op. Cit., p. 117. (١٤٥)

— Sammarco, A. : Op. Cit., p. 279.

— Regny, E. : Op. cit., Tome 1, pp. 37, 38. (١٤٦)

(١٤٧) تختلف اللوائح المنشورة والمراجع في تناولها حيث يرد كلاما على أنه قنار  
 الذي تم انشاؤه ولم يحدث أن اجتمعا معا .

— د. أحمد أحمد الجته : مرجع سابق ، ص : ٢٤٤ .

— د. أحمد عبد الصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٦ ، ٧٢٧ .

— د. شوقي الجبل : اللوائح السياسية ، ص : ٣٩٣ ، ٣٩٧ . — د. محمد

كامل أمين ملش : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص : ٨٧٤ .

— Ibid, Tome 3, p. 78.

— اللوائح المصرية : البلد. ٤٣٤ بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٨٨ هـ / ٢٨ نوفمبر ١٨٧١ .

(١٤٨) دار للوائح التوجيه ( محافظ الأبحاث ) : مطبعة ٢٢ وقائع ، مستخرج من

اللوائح المصرية المجلد : ٥٣٦ بتاريخ ٧ رمضان ١٢٩٠ هـ / ٢٨ أكتوبر ١٨٧٢ .

(١٤٩) اسماعيل سرهناك : مرجع سابق ، ص : ٤ ، ص : ٥٨٤ ، ٢٨٥ .

ثابت لا يضطرب في شرقي ساحل مدخل لبنان (\*) الوجه الواقع في ٢٦ درجة ، ١٢ دقيقة ، ٤٥ ثانية في العرض ، وفي ٢٦ درجة ، ٢٨ دقيقة من طول شرقي ، ٠٠ وارتفاع الفئار من سطح البحر المستوى يكون ١٠٦ بالقدم الانجليزي ، ويرى نوره من مسافة أربعة عشر ميلا ، وبعد تنويره تأخذ ادارة الفئارات العوايد الرسمية عن كل تونيلاطه من كل سفينة تدخل هذا اللبان عشرين نصف فضاء « (١٥٠) » .

ولما ضم ميناء بريرة للادارة المصرية ، اهتمت باقامة فئار به ، قدرت تكاليف المهمات اللازمة له بمبلغ ١٣٢٤ ليرة ، كما بنيت محال لسكنى خدم هذا الفئار ، وقدرت مصاريف هذه المباني بمبلغ ٤٠٢ ليرة .

وفي ذات الاطار من الاهتمام بانشاء الفئارات خارج الموضع الجغرافي ، قرأ عن مشروع لانشاء فئار في سواكن (١٥١) ، كذلك مشروع آخر عام ١٨٧٨ لانشاء فئار في رأس جردفون ، رأس بعثته الكولونيل الامريكي جريفز Graves لم يتم لانهاء حكم اسماعيل باشا (١٥٢) .

اما بالنسبة للبحر المتوسط ، فانه بالإضافة الى ما سبق تناوله في عهد سعيد باشا ، فقد جاءت أخبار الفئارات التي تمت في عهد اسماعيل باشا بالنسبة للاسكندرية ، انشاء فئار روسيتي Rosette عام ١٩٧٠ . وهو فئار ملاحي خاص ، ثم كان الاعلان في الوقائع بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢٤ سبتمبر ١٨٧٢ م (١٥٣) ٠٠ الابلاغ عن فئار البحر ذي النور الأحمر الذي سيوقد ابتداء من ٢١ من هذا الشهر في نهاية وصيف بحر بريزلام (\*) المنشأ البناء بليمان الاسكندرية ، .

(\*) لبنان كلمة تركية ، ذكر الانسى ان اصلها افرنجي وتسمى مرفاريس ساكن . ويقال لبنان ريس اي رئيس للبناء .

— محمد علي الانسى : مرجع سابق ، ص : ٤٩٧ .

(١٥٠) الوقائع المصرية : العدد ٦٠٣ بتاريخ ١٩ ربيع اول ١٢٩٢ هـ / ٢٥ ابريل ١٨٧٥ .

(١٥١) — ٥٠ شوقي الجبل : سياسة مصر ٠٠ ص : ٣٠٤ ، — الوثائق ٠٠ ص : ٣٩٤ .

— ٥٠ محمد صبرى : مصر في افريقيا العربية ، حرر وزيلع وبريرة ، طبعة مصر .

القاهرة ١٩٣٩ ، ص : ٤٧ .

— Ibid, p. 76.

(١٥٢) — د. أحمد عبد المتصف محمود : مرجع سابق ، ص — ص : ٧٢٢ — ٧٢٥ .

(١٥٣) — كان يتم تأجير بعض الأراضي الخاصة وبعض السفن ومنها روسيتي

— Ibid, Tome 2, p. 88.

(\*) سبق شرحها وهي حاجز للأمواج وتكتب هذا جريا على النقط الفرنسي بريزلام

Brise-Lames ويقالها كمنى بالانجليزية Breakwater



وقد أضاف الإعلان ذاته « أن هذا الفئار يوقد من أجل الاخطار  
بالاخطار من غروب الشمس إلى الصبح » وهو يجرى من مسافة ستة أميال.  
وفي النهار ينشر عليه علم أحمر ، وكيفية نصبه وارتفاعه عن سطح البحر  
وسائر صفاته وتفاصيله موضحة بالإعلان المطبوع المحرور من مكيلوب بك  
مفتش عموم القنوات إلى طائفة الملاحين .» (١٥٤) .

كان متبعاً الإعلان بشكل موجز في الوقائع عن تلك الانشاءات ، اما  
التفاصيل فكانت تسلم إلى وبانة السفن وتبلغ إلى قناصل العموم لإبلاغ  
سفنهم البحرية العاملة، وكانت هذه البيانات تشمل تفاصيل موقعه بالنسبة  
للميناء وخطوط الطول ودوائر العرض ، ثم عدد ولون الأنوار ، ونوع النور  
ومدة الدورة للنور أو المجموعة ، المسافة بالأميال التي يرى فيها النور  
عندما يكون الجو صافياً ، الصورة التي يبدو عليها وصف الميناء بالفئار  
من البعد ، الارتفاع بالقدم من أعلى جد تصليه المياه ، سنة البناء أو  
التغيير ، نوع الفئار ودرجته بعض الملاحظات الأخرى (١٥٥) .

وقد أجريت بعض التعديلات لهذا الفئار ابتداء من إبريل ١٨٧٦ ،  
ترتب عليها إبطال الفئار السابق الذي كان ضوءه الأحمر غير ثابت ، ليحل  
محله هذا الفئار الجديد ذو الضوء الأحمر الثابت (١٥٦) ، وهذا الإحلال ،  
لم يكن انشاء جديداً حسبما ذكر البعض تاريخ انشاء فئار نهاية جنوبى  
غربى بـريزلام بعام ١٨٧٦ (١٥٧) .

كما سبق إجراء تجديدات مماثلة ١٨٧٠ في فئار الاسكندرية القديم  
( المنشئ عام ١٩٤٨ ) ، ليصبح « نوره أبيض من الرتبة الأولى ، وفي كل  
عشرين ثانية يتوارى ، ويكون مرتفعاً عن ارتفاع سطح البحر المتوسط  
نحو ٥٥ متراً » (١٥٨) .

(١٥٤) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ٢٢ وقائع ( ملف موانئ -  
وسائر ) ، مستخرج الوقائع المصرية : العدد : ٤٧٥ بتاريخ ٢٦ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢٤ سبتمبر  
١٨٧٢ .

(١٥٥) - فريديكو بنولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .  
- د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص : ٨٧٠ - ٨٧٥ .  
- Ibid Tome 1, pp. 76-77.  
Tome 2, pp. 53, 56.  
Tome 3, p. 70.

(١٥٦) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ٢٢ وقائع ( ملف موانئ -  
وسائر ) ، مستخرج من الوقائع المصرية العدد ٦٤٨ بتاريخ ١٦ صفر ١٢٩٦ هـ / ١٢  
مارس ١٨٧٦ .

(١٥٧) فريديكو بنولابك : المرجع السابق ، ص : ٩٦ .  
(١٥٨) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ٢ ثلغيات ، مستخرج من  
الوقائع المصرية : العدد : ٣٤٣ بتاريخ ٢ فى القصة ١٢٨٦ هـ / ٣ فبراير ١٨٧٠ .

وبالإضافة إلى هذا فقد نشر الخبر ذاته بيان الفناوات البحرية المزمع  
أنشائها باستعداد السواحل المصرية في رشيد ، البرلس ، دمياط ،  
بور سعيد ، وذكر أن فنار رشيد لونه من الرتبة الثانية ، وفي كل عام  
توان يتحول لونه من البياض إلى الحمرة وبالعكس ، وكان هذا الفنار  
أسود اللون على ثلاثة أعمدة بيضاء ، وارتفاعه ٥٤ مترا وعشرة سنتيمترات .

وأما فنار البرلس ، فنوره أبيض ثابت من الرتبة الأولى ، وشكله  
الفنار أحمر على ثلاثة أعمدة مسبوكة مصبوغ أوسمها باللون الأحمر ،  
والشريط منها بالأبيض ، والشريط أسود اللون ، وارتفاع الفنار ٥٤ مترا  
وثلاثون سنتيمترا .

وأما فنار دمياط فقد كان في مصب النيل ، ونوره أبيض من الرتبة  
الثانية يتوازي بعد كل دقيقة . أما شكل الفنار فهو أبيض اللون وأعمدته  
منقوشة بالنقوش البيضاء والسوداء ، ووضعه في مقدار عشرة أقدام ،  
ونوره في ارتفاع ٥٤ مترا وثلاثون سنتيمترا .

وأما فنار بور سعيد ، فقد ورد أنه كهربائي ، يضيء كل ثلاث ثوان ،  
وهو بارتفاع ٥٤ مترا ، والفنار لونه مائي صاف ، مصنوع من  
الخرسان ( ١٥٩ ) .

ومن خلال مقارنة تواريخ هذه الانشاءات التي جاءت بالوقائع عن  
الاستعدادات يونية ١٨٦٩ وعملها الفعلي فبراير ١٨٨٠ ، يتضح أنها  
تختلف عما ذكره البعض عن ذلك بعامي ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ ( ١٦٠ ) .

كذلك تم انشاء فنارى المساعدة قرب برج العرب ١٨٧٣ ، والقبارى  
عام ١٨٧٧ ( ١٦١ ) .

---

( ١٥٩ ) دار الوثائق القومية ( مخطوطات الأبحاث ) : مخطوطة ٢٢ وقائع ، ملف موانئ .  
ومناظر ، مستخرج عن الوقائع العهد : ٣٠٦ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٨٦ هـ / ٢٨ يونية ،  
١٨٦٩ عن استعدادات بالبرلس .

( ١٦٠ ) راجع منها : - فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

- جيل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٩ - السيد سيد دياب : مرجع سابق ،  
ص : ٢٠٢ .

( ١٦١ ) فريدريكو بنولايك : المرجع نفسه ، ص : ٩٦ .  
— Regny, E. op. cit., Tome 2, p. 78.

وعذا جديده يبرز ما بذل لتحسين الملاحة بسواحل البحر المتوسط ،  
والمرجح أن ذلك التوسع كان بسبب معاصرة افتتاح قناة السويس ولواجهة  
الحركة المتزايدة ، بالإضافة الى تحسين الموانئ في هذا الساحل وحتى  
لا تستغلق قناة السويس منها أنشطتها وخاصة الاسكندرية .

ولم يكن انشاء المستعمرات أو تجهيزها بعيدا عن الاهتمام ، حيث  
سبق ذكر مثال لها في البحر الأحمر وما هو مثال آخر لما كان في البحر  
المتوسط ، ففي ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ ( ١٨٧٢ ) صدر الأمر الى المجلس  
الخصوصي بتحصيل « عواد بكل مركب تمر بالمياه ببوغاز الغربية  
( بالاسكندرية ) ، باعتبار القمم الانجليزى قرشين ، وذلك نظير الشندورات  
التي كلفتهم البحرية ، ووضعتهم علامات بذلك البوغاز » ( ١٦٢ ) .

أما بالنسبة للإدارة ، فانه لما كانت مثل تلك الانشاءات ، تستدعى  
وجود إدارة تشرف عليها ، من حيث الاجراءات الفنية والادارية والأمنية ،  
لذا صدر الأمر بضم فئارات البحر الأحمر التي كانت تشرف عليها الشركة  
الشرقية P & O الى الحكومة المصرية بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ ( يونية  
١٨٦٣ م ) ، وعليها تشفيلهم عن طريق محافظ السويس ( ١٦٣ ) .

وفي الاسكندرية كانت إدارة مينائها هي المسئولة ، وقد ذكر الدكتور  
أحمد عبد المنصف محمود « انه في عام ١٨٦٨ ، لما قرب الانتهاء من حفر  
قناة السويس ١٠ شكلت الحكومة إدارة خاصة أسندت برئاستها الى  
ميكلوب بك ( باشا ) ، أحد ضباط البحرية الانجليزية » ( ١٦٤ ) ، وكان  
تأقرا المدرسة البحرية بالاسكندرية .

ومن المرجح أن هذه الإدارة كانت تتبعها فئارات دمياط ، بورس  
رشيد ، تأسيسا على ما ذكره سرهنك الى أن ضم اليها ميناء الاسكندرية  
١٨٧٠ ( ١٦٥ ) ، فأصبحت تعرف منذئذ بمصلحة الليمانات والفئارات  
المصرية ، ورأسها ميكلوب باشا ( ١٦٦ ) ، ثم ضم ميناء بور سعيد  
والسويس في جمادى أولى ١٢٩٠ هـ ( ١٨٧٢ م ) ، ومنذئذ أصبحت تتبعها

#### تأسيس ميناء بورس

( ١٨٤ ) دار الوثائق القومية ( ديوان معية سنية ) : دفتر ١٩٤٣ أوامر ، رقم ٣٨  
بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ ، أمر كريم من عابدين الى المجلس الخصوصي ص : ١٤ .  
( ١٦٣ ) - : دفتر ١٩٠٤ أوامر ، رقم ١١ بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨٠ هـ أمر كريم الى  
محافظ السويس ، ص : ٥١ .

( ١٦٤ ) ند : مخططة ٢ أوامر معية سنية ، ملف أوامر مالية وإدارية ، ورقة رقم ٣٨  
بتاريخ الجمعة ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ ( ١٨٧٢ ) . موافقة الهندى على قرار المجلس الخصوصي  
( ١٦٥ ) - : أحمد عبد المنصف محمود : مرفيع طباق ، ص : ٧٢٢ .  
( ١٦٦ ) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٢٨٤ .

مصلحة خفر السواحل ، التي كانت تفتارب اختصاصاتها مع مصلحة  
الليمانات قبل ذلك .

وقد كانت مصلحة خفر السواحل تشرف على قنارات البحر الأحمر  
قبل ضمها ، منذ جمادى الأولى ١٢٨١ هـ ( ١٨٦٤ م ) وكان يرأسها  
الضابط الانجليزى جيسى Gossel (١٦٧) ثم رأسها بعد ضمها الى  
الليمانات والقنارات موديس بك من ضباط البحرية الانجليزية أيضا .

وقد صدر بعد ذلك أمر بفصل المصلحتين بناء على اقتراح مكيلوب ،  
وتم ذلك فى محرم ١٢٩١ هـ ( فبراير ١٨٧٤ م ) ، ويبدو أنه استقل  
بالقنارات ( السواحم ) ، لأن ميكلوب شارك بعد ذلك فى الحملات  
الاستكشافية لمواقع القنارات بالساحل الافريقى حتى عام ١٨٧٥ وهو بهذه  
الصفة وبعد وفاته رأسها موديس باشا ، أما ميناء الاسكندرية فقد تولاه  
الأميرال بلونفيلد (١٦٨) .

وكما سبق القول فان هذا الميناء خضع - بعد تقرير جوش وجوير  
G & J - للجنة مختلطة ، أما مصلحة القنارات وحسبما جاء فى الأمر  
العالى ١٠ ديسمبر ١٨٧٨ فانها « من المصالح القائمة بذاتها وتتبع مجلس  
النظار » (١٦٩) .

وفى الوقت الذى غشده فيه مسئولية الميناء عن الشمندورات الواقعة  
فى خطاطه ، فان المسئولية عن المواقع البعيدة كانت تقع مع مسئولية القنارات  
على مصلحة القنارات ، منذ كونها إدارة أو بعد تحولها الى مصلحة الليمانات  
والقنارات ثم فصلها ثانية ، وكان منوطا بها كما وضع من العروض  
السابقة ، دراسة مواقع القنارات المزمع انشاؤها ومتابعة تنفيذها وتشغيلها ،  
وتدبير ما يلزم لها من حراسات أمنية أو أمور فنية ، وكذلك إجراء الصيانات  
والتجديبات والتفتيش الدورى للوقوف على احتياجاتها مع تحصيل الرسوم  
المقررة التى تصبى بها الأوامر الخدمية ، ومتابعة التعامل مع السفن  
بالشروط المقررة ، وإخطارها مع قناصل الدول بما يستجد من أمور  
وأجراءات ، وقد كانت تراعى فى ذلك المتبع فى الدولة العثمانية .

(١٦٧) د. شوقي الجبل : سياسة مصر .. ص ٣٠٥ ، ٣٠٦ . - الوثائق  
السياسية .. ص ٣٩٦ ، ٤٠٠ .

(١٦٨) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ص ٤٠٠ .  
(١٦٩) - حسن محمد درويش : الوزارات المصرية فى ظل حكم الأسرة العلوية ، الجزء  
الأول ، مطبعة الانبعاث ، مصر ط ١٩٢٤/١ ، ص ٢٣ .  
- فؤاد كرم ، النظارات والوزارات المصرية ، الجزء الأول : مركز وثائق وتاريخ مصر  
للعاصر ، دار الكتب ، القاهرة ، ١٩٦٩ ، ص ٨٠ .

وبالنسبة للرسموم : « فقد قوت حشمت عملات السفن كل تونيلاطة  
 « أربعة قروش وخمسة وثلاثون بارة » (١٧٠) ، بما يغطي ٦٪ سنويا من  
 تكاليف الفئارات ، وتلك التكاليف قدرها البعض بنحو ١٧٠٠٠٠ جنيه  
 والبعض بنحو ١٨٨٠٠٠ جنيه (١٧١) ، والبعض الآخر نحو ١٩٠٠٠٠  
 جنيه .

وهذا جميعه يبرز مدى ما تكلفته مصر في هذه الانشاءات ، وهذه  
 الرسوم كانت تعوض نسبة من تكاليفها ، ومن المرجح أن تلك النسب (\*\*)  
 قد بلغ اقارها منذ المحرم ١٢٨٣ هـ ( مايو ١٨٦٦ م ) ، ويبدو أنه كان يتم  
 تجديدنها سنويا ، حيث طلب من السوييس - في ذات العام - كشف آخر  
 عن حولة كافة الوابورات والسفن الصادرة والواردة بالبحر الأحمر مدة  
 سنة أخرى ابتداء من يناير ١٨٦٧ (١٧٢) :

ولما كانت هذه الرسوم تحسب على أساس الحمولة بالتونيلاطة ، لذا  
 صدرت لائحة رسوم للفئارات من الدولة العثمانية ، لكي يتم العمل على  
 أساسها في سائر الولايات ، وكانت من ثمانى مواد تضمنت أن يكون  
 الحساب على أساس تونيلاطة الدولة العلية التي هي عبارة عن « سبعماية  
 اثنين وتسعين أوقه » ، ويحتم على قبودانات السفن دفع الرسوم بموجب  
 سندات يؤخذ نصفها ويبقى النصف الآخر المشابه مع مأمور الفئار ، ومن  
 لا يدفعها يعتبر متهربا يضاعف عليه الرسم الذى كانت تراعى فيه المسافات  
 بين فئارات الممالك الشاهانية ، والسفن التي لا تطيع الأوامر ولا تدفع ،  
 يصير التحقيق معها بمعرفة المأمورين ، ويتقرر دفعها الرسم المقرر وخمسة  
 أمثاله ، مع اخطار قنصل الدولة التابعة له اذا كانت أجنبية ، على أن يتم

(١٧٠) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٣ .  
 (١٧١) - د. أمين مصطفى عيسى : مرجع سابق ، ص : ٢٤٩ . - د. أحمد عبد الهادي :  
 نقطة البحرية التجارية في عهد اسماعيل « اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته » ،  
 ص : ٩٥٤ .

- جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٦٣ .

- السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ .

(\*) أورد البطح أن قيمة الرسوم كانت أربعة قروش وخمسين فضة وهي على هذا  
 الأساس تقابلها خمسة قروش و ١٠ بارة ( فضة ) ، حيث القرش = ٤٠ بارة ( فضة ) ،  
 ومن ثم يرجع الخطأ النقل للكمور « السيد دياب ، مرجع سابق ، ص : ٢١١ ، عن :  
 « كنوز الجبل » : سياسة مصر ، ص : ٣٠٥ ، وقد نشر د. شوقي الجبل الوثيقة المذكور  
 بها أربعة قروش وخمسة وثلاثون بارة في ترجمته : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص : ٣٩٧ ،  
 لوجود نفس الرقم في الأصل .

(١٩٤) دار الوثائق ( المجلس الخصوصي ) : دفتر ٤٧ قرارات المجلس الخصوصي قرار  
 رقم ٨٠ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٨٥ هـ ، ص : ٨٧ .

نصم ٤٠ ٪ من اجمالي الحمولة نظير الماكينات ومخزن اللحم بالسفينة .  
وكذلك تنزيل خمسة قروشي من كل سائة قروشي للسفن متتادة المرور  
والبريدية \* (١٧٣) .

لكن وعلى الرغم من ذلك كانت تحدث بعض حالات الاستثناء ، مثلا  
حين قرر المجلس الخصوصي « عليم فرض هذه الموائد على سفن  
القرمضان (\*) » ، سواء كانت تابعة للحكومة أو الدولة المتصاية ، (١٧٤) ،  
كذلك أن تخفى السفن التجارية المصرية نظير قيامها بعهام خاصة للفتنارات  
مثلا حدث مع الشركة العزيرية المصرية من انقائها من رسوم الفتنارات عند  
تخصيص سفنها لأعمال الفتنارات (١٧٥) ، أو أن تحول ظروف خازجة  
تأتية عن تدخل حكومات الدول دون تحصيلها ، مثلا حدث مع السفن  
التجارية المصرية للشركة العزيرية التي امتناعتها بالحكومة البريطانية  
في النقل ابان الحرب الحبشية ١٨٦٧ - ١٨٦٩ (\*) ، حيث كان ضمن  
المطلوب للشركة أربعة آلاف جنيه مصري رسوم فتنارات ، ولما كان ديوان  
المالية يطالب الشركة بسدادها فانها طالبت القنصل البريطاني حتى  
تسدها حكومته ، ولكن الحكومة البريطانية لم تستجب لطلباتها وكان رد  
اللورد جرانفيل Granville على قنصل دولته ، أن الشركة العزيرية  
ليس لها حق في طلب ذلك ، لأنه في وقت الحرب الحبشية لم تكن تؤخذ  
عوايد للفتنارات ، وحسبها جبه في الوثيقة « ٠٠ أنه يصبر رفع الأربعة آلاف  
المذكورة ٠٠ وأن تقدير العوايد هذا حصل بعد الوثيقة المذكورة بكثير ،

---

(١٧٣) - ( دواوين المصنفات ) : مخططة قومية عزيرية تكون رقم عتالها و رسوم  
المواني والفتنارات ) ، ترجمة من التركية لتعليمات و بيان الرسوم المعنية للفتنارات التي صار  
وضعها وايقادها بالمالك المحروسة .

(\*) بالطبع كانت القنصة عملا هديا ، وقد حرمت هذه الأصصال دوليا منذ بدايات  
القرن ، ومن ثم يتصرف هذا المعنى على سفن التفتيش ، وكانت مهمتها تقوم على تفتيش  
السفن التجارية وغيرها للتفتيش على الرقيق ومخالفات التجارة البحرية والنقل .

(١٧٤) دار الوثائق القومية ( المجلس الخصوصي ) : دفتر ٤٧ قرارات المجلس  
الخصوصي : رقم ٨٠ بتاريخ ١٢٩٠ هـ ، قرار المجلس ، ص : ٨٧ .

(١٧٥) - ( دواوين المصنفات ) : مخططة قرارات مجلس إدارة العزيرية ٦٧ - ١٨٦٩ ،  
قرار المجلس رقم ٥٦ بتاريخ ١٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( ١٨٦٩ ) .

(\*) قضيت تلك الحرب بين بريطانيا و الحبشة ١٨٦٧ - ١٨٦٩ ، أثر تعرض المصريين  
للإحتلال للأدنى والأسر من جانب « ليودور » نجاشي الحبشة ثم أسره البشة السلمية التي  
أرسلت للتفاوض معهم وتخليصهم ، وقد انتهت هذه الحرب بموقعة « ميجالا » في ١٠ أبريل  
١٨٦٨ بينهذه الأسماء ومقتل تيودور .  
للمزيد : د- فاروق أباطة : مرجع سابق ، ص : ٣٥٧ - ٣٦٥ .

فلاح في طلب ذلك من دولة الانكليز الفضية » (١٧٦) .

وقد كانت هذه الميورات الانجليزية مفاجية للحقيقة ، لانه اذا كانت الحرب العثمانية قد نشبت في سبتمبر ١٨٦٧ ، وانتهت في ابريل ١٨٦٨ ، فان الشواهد تكشف ان فرض الرسوم كان في عام ١٨٦٦ وهذا يوضح قرار المجلسي الخاص في طلبه كشوف عن خصومات وبيانات السفن الواردة والخارجة ليتم تقدير رسومها ١٨٦٧ ، واصبح تحصيل هذه الرسوم بانتظام عام ١٨٦٨ ، وهذه الرسوم كانت حسبما سبق الاشارة لذلك بواقع اربعة قروش وخمس وثلاثين بارة منذ ابتداء اقرارها في المحرم ١٢٨٣ هـ ( مايو ١٨٦٦ ) ، ولكن يبدو ان المفاطات البريطانية كانت تناور بكل ما من شأنه ضياع الاموال المصرية ، وبمضي اثنى تحقيق صالحها على حساب الخزانة المصرية ، لانه لم يكن امام العزيزية سوى الاستناد الى هذه المفاطة او الذريعة الانجليزية ولم يجد ثمة جهد ، وضاعت اربعة الآلاف الجنية رسوم الفناوات .

ومع افتتاح القناة واهتمام الدول بالملاحة عبر الموقع الجغرافي المصري برسوم قليلة ، تدخل القناصل وتم تخفيض الرسوم ، وقد وضع ذلك في الامر الصادر الى ناظر الداخلية شريف باشا بتاريخ ٢٩ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ ( يولية ١٨٧٠ ) بالموافقة على مذكرة الداخلية بشأن قرار جمعية القناصل بأن تكون عوايد الفناوات في البحر المتوسط ٣٠ بارة أسوة بالبوردينيل ، وعوايد فناوات ( مناير ) البحر الاحمر قرشين(\*) ، على أن تجوز زيادة تلك الموائد (١٧٧) .

ويرجح أنه صار منذئذ ضرورة انقطاع قناصل العموم بالرسوم حتى يتم اقرارها واعلاقتها بالوقائع الرسمية ، حيث كان يشار الى ذلك الاخطار وتاريخه عن طريق الخارجية ، وما كان ذلك الا دليلا على تزايد نفوذ القناصل ، اذ أن مصر هي التي كانت تنفق على الفناوات والشحنات وغيرها من علامات الارشاد ، كما أنها كانت أخبر بانفاقاتها وما تتطلبه مستلزمات هذه الانشاءات ، وبالتالي فإن أى تدخل لتخفيض الرسوم

---

(١٧٦) دار الوثائق القومية ( موادين الصمات ) : مطبعة عزيزية « حجج شرعية ومكائيات ١٨٦٧ - ١٨٨٤ » ترجمة وثيقة رقم ٩ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٨٧ هـ ( ١٨٧٠ ) من محمد شريف باشا الى ديوان المالية .

(\*) يرجع وجود ثمة تفاوت في امكانيات كل فنار ، لانه كان رسم فنار الوجه ٣٠ بارة من قبل ، أو أنه مرتبط بتشجيع الملاحة .

(١٧٧) - ( ديوان مية سنبة ) : دفتر ٥٨٣ اوامر تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٢ بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٨٧ هـ ، المبرك الى ناظر الداخلية شريف باشا ، ص : ٥٢ .

يزيد من أعبائها المالية . ولكن هذه الأمور تمثل فصلا من تواطؤ إدارة مصلحة الفنارات أو الليسانات والفنارات ، وهي إدارة أجنبية مع بنى جنسها على حساب مصر وقبولها التخصيصات دون دفاع عن الميزانية المصرية ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل كانت هذه الإدارة تقوم بتسريب ميزانية الليسانات والفنارات ( بصفة شخصية ) الى القناصل ، ليخطروا بها حكوماتهم ويبحثوها ، كما هو واضح من مكاتبة فيفيان Vivian الى جرانفيل وتاريخها ٣١ مايو ١٨٧٣ وكان ضمن فقراتها « .. تقوم الحكومة المصرية حاليا باصدار ميزانية مصلحة المواني والمنابر ، وذلك كما قيل بفرض زيادة العوائد والتي تصل الآن الى ٣٠ بارة للطن الواحد حتى ٨٠٠ طن ، وتكون ١٥ بارة للسفن التي تزيد عن هذه الحمولة ، ولا شك أن أي زيادة ستثير معارضة من الشركات ، ومن أصحاب السفن البريطانية التي تعمل في نقل التجارة مع هذا القطر .. » وعندها تنشر الميزانية رسميا وترسل الى ممثل الدول هنا للحصول على موافقتهم ، فسيساعدنا كثيرا عند مناقشتها ، لو أمكن تزويدي بواسطة المسئولين في الوطن بملاحظتهم عن مختلف النواحي المبينة بهذه الميزانية التي أرفق صورة منها مع هذه الرسالة .. » ( ١٧٨ ) .

ثم يضيف النص ذاته أن هذه الميزانية التي يرسلها قبل اعلانها للرسمى « .. أعطاني صورة منها بصفة شخصية الكابتن ميكلوب من ضباط البحرية البريطانية الملكية ، والذي يشغل منصب مدير عام مصلحة المناثر .. » ، وعلى الرغم من أن هذه المكاتبة لا تنكر الجهد الذي بذلته الحكومة في عمل الفنارات ، فتعلق على هذه المشروعات بقولها « .. هذه المناثر تعمل بشكل يدعو الى الإعجاب ، وأن الساحل مضمي جيدا بما لا يقل عن أي ساحل في أوروبا .. » ( ١٧٩ ) ، فإن الهدف الرئيسي من هذه المكاتبات كان البحث عن السبل التي يمكن عن طريقها تخفيض الرسوم المقررة ، دون مراعاة لما أنفقته الحكومة المصرية على هذه الانشاءات وغمم تزايد ديونها وسوء حالتها المالية ، وهذا يبرز الخطر الذي كمن في تواطؤ الأجانب مع بعضهم البعض على حساب مصر .

وعامة فان تواطؤ ميكلوب هذا ، لم يكن بالشئ الجديد على السياسة البريطانية التي اهتمت منذ وقت مبكر بالملاحه والموقع الجغرافي المصري ، ولم يكن ميكلوب الا حلقة من حلقاتها ، وإذا كانت معاهدة بالطة ليمان ١٨٣٨

( ١٧٨ ) رسالة من فيفيان الى جرانفيل بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧٣ F.O. 78, 2288, No. 1.

مترجم : د . أحمد عبد الحصف محمود : مرجع سابق ، عاشر ( ١ ) من ، من : ٧٢٥ ، ٧٢٨ .

( ١٧٩ ) د . أحمد عبد الحصف محمود : نفس المرجع والصفحة ٧٢٥ .



قد ارتبطت في ظروفها بعصارات الشركات البحرية ، فان التلازم بين الاقتصاد والسياسة ظل مستمرا في السياسات الأجنبية ، وإن كان ذلك قد وضع بين بريطانيا وفرنسا على وجه الخصوص في عهد سعيد باشا حيث فترة البحث ، وبالنسبة للفنارات واهتمام بريطانيا بها ، فان الحلقة التي سبقت تولي ميكلوب شئونها ، كانت في الواقع في عهد سعيد باشا ، وذلك تأسيسا على ما يورده الدكتور فاروق أباطة من أن انشاء فنارات البحر الأحمر كانت تدور في أذهان حكومة بومباي ، وقد كان أحد موظفيها ويدعى « لونسلدن Launsden » في اجازة مرضية قضاها في لندن ، وقد انتهز فرصة وجوده هناك ، واقترح على حكومته اقامة أربعة فنارات الأول عند مدخل السويس ، والثاني في شلوان ، والثالث في وسط البحر الأحمر عند دادلوس Daedalus Shoal والرابع وهو أهمها جميعا في جزيرة بريم ٠٠ « (١٨٠) »

وحيث ان ذلك كان في يناير ١٨٥٧ ، وحسبنا أن الثلاثة الأول قد اقيمت بالفعل في أماكنها باستثناء ثانيها الذي كاه في موقع قريب ، أما الرابع فيرجع انه الذي امتلكته بريطانيا « فنار زنوبيا » ، بينما امتلكت مصر الثلاثة الأول ، ولكن ادارتها كانت تحت اشراف الشركة الشرقية P & O الى أن تم تصغيرها في عهد اسماعيل باشا ، ولكن هذا الاجراء يفسر والى حد كبير ما ذكر حول الصراع الأنجلو فرنسي حول مصر ، وما كانت الفنارات الا منارا لرؤى البحار في وقت احتدام الصراع الملاحي اثر مشروع قناة السويس وفي مقابلها السكك الحديدية ( الاقتراح الانجليزي ) والتي يمكن أن تضيف لها الفنارات ، وازاء ذلك يرجع تعرض سعيد باشا وهو الفرنسي التوجه لضغوط من قبل الحكومة البريطانية - التي تتبنى نشاط شركاتها الملاحية - من أجل الحصول على امتياز الانشاء ، ومن ثم توصل الطرفان الى حل مقبول ، أنشأ بموجبه الفنارات التي امتلكتها ، بينما اشرقت على ادارتها الشركة الانجليزية .

وحتى تكتمل أو تتولى حلقات السياسة البريطانية ، كانه حرصها بعد ايلولة ادارة هذه الفنارات الى الحكومة المصرية في عهد اسماعيل باشا ، أن يتولى الرئاسة اشرافية سواء بالنسبة لمصلحة خفر السواحل أو الليمانات والفنارات شخصية بريطانية ، وهو ما تم بالفعل وقبله اسماعيل باشا ، وفسر البعض حرصها هذا بقوله « أن بريطانيا كانت تبدل نفوذها لتجعل على رأس هذه المصلحة دائما ضابطا بحريا بريطانيا حتى يكون

(١٨٠) تقرير لانسدون في يناير ١٨٥٧ "F.O. 78/1283" عن د. فاروق عثمان

أباطة : مرجع سابق : ص : ٣٧٩ .

لها. يد تنسظر بنا على الخزانة المصرية والفنون احوالها ، ليعاينها فيها  
تمتمة من الاستيلاء على البلاد . . . ( ١٨١ ) .

ومما لا شك فيه أن اسناد هذه الوظيفة الهامة لشخص أجنبي كان  
يمثل خطرا ، وكان يوسخ الحكومة المصرية تفادية في حالة تعيين أحد  
المصريين ، خاصة وأنه كان لديها مراث عهد محمد علي ، أو كان يوسخها  
ارسال المبعوثين للتخصص في أداة الفنارات .

على أن هناك من يرى أن السماعيل باشا كان يلجا لهذه الطريقة عن  
عنه بقصد كسب موافقة العون التي يتبعها هؤلاء الأجانب لحمايته ولتجاشي  
معارضتهم لمشروعاته ، ولكن الدكتور شوقي الجبل يعلق على ذلك بقوله  
الذي أيداه الواقع بما نصه : ولكن التظاير أثبتت أن هذه الوسيلة المجدية  
أنت يعكس النتائج المرجوة . ( ١٨٢ ) .

وبعبارة عن النتائج والاستنتاجات السياسية التي يمكن  
تتبعها في الفترات اللاحقة ، فإن ذلك لم يجد في كسب الرضا إزاء رسوم  
الفنارات ، حيث : شكلت لجنة في أكتوبر ١٨٧٧ مفوضة من الهيئة  
القنصلية الأوروبية بصر ، تكون من عضلين لهم ( للقناصل ) ، للنظر في  
تكاليف إدارة الفنارات المصرية ، وهل تستحق زيادة العوائد حقا ، ( ١٨٣ ) .  
ولكن ذلك جاء في ظروف مالكة سيئة تبينها الجميع بعد صندوق الدين ،  
حين جاءت بدايات النهاية لم أقدم على هذه الإصلاحات الملاحية ، والذي  
كثيرا ما اجتمع القناصل من أجل الحيلولة دون تحصيله ورسوم تعوض  
نفقاته .

وإزاء هذه الإصلاحات الملاحية ، تأكدت الإعانة الجوهرية للموقع  
الملاحى ، حيث كانت هذه الفنارات تؤمن عملية الملاحة وتقيها الأخطار  
البحرية ، وأبرز ذلك حاجة مصر الهامة إلى سفن تمتلكها تقيده من إصلاحاتها  
هذه ، وتوضها بأنشطتها بعضا من اتفاقاتها .

#### ( د ) قناة السويس وأثرها في تطور الحركة الملاحية :

يعتبر مشروع حفر قناة السويس علامة بارزة في إطار التطوير  
الملاحى المصرى . وهذا المشروع الذى بدأ يأخذ طريقه للتور منذ الشروع  
في حفر تلك القناة الملاحية في ٢٥ إبريل ١٨٥٩ ، وتم مرور السفن رسميا ،

( ١٨١ ) د أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٢ .

( ١٨٢ ) د شوقي الجبل : سيرة مصر . . . ص : ٣٠٦ .

( ١٨٣ ) د أحمد عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٧٢٨ .

أيضا لا يفتتحها في صحيفة ١٢ نوفمبر ١٨٦٩ (٣) ، بتعليقها الرخيص  
للجنرال الاميرالوري : النيسر (L'Asie) ، وذلك من ميناء  
بور بعبه جوب السويدي ، وعلى الرغم من أن بعض التفسيرات التي أثرت  
حول نفوذ الشركة الأجنبية (٤) ، إلا أنه بآتيها تبورت الخريطة الملاحية  
للموقع المصري في صورة تختلف عن ذي قبل ، ليس بالنسبة لتجوال  
السفن التجارية المصرية فحسب ، بل والملاحية الدولية .

ففي إطار الموقع المصري ، وضعت القناة مصر ملاحيا ، في دور القنوة  
٠٠ فبمساحة جراحية جغرافية ، صغيرة نسبية ، اختزلت قوة برمتها في  
أفريقيا ، وأسرت طريق ( رأس الرجاء الصالح Cape of Good Hope ) ،  
وأعاد وضع الشرق العربي ومصر في قلب الدنيا وفي صورة  
الخريطة ( ١٨٥ ) ، وكان هذا يعني بالنسبة للسفن التجارية المصرية  
سهولة الانتقال بين السويس الاسكندرية بالحركة المباشرة ، بدلا من

(\*) يذكر ساماركو إن اتصال مياه البحرين قد تم في ١٤ أبريل ١٨٦٩ ، ويرى  
السيد جلال : أن ذلك التاريخ خاطئ ، وصحته في ١٥ أغسطس ١٨٦٩ ، أما حتى أول  
سفينة دخلت رسم مرور فكانت حسبما ذكرت الوثائق السفينة التجارية الانجليزية د سبي  
نانزج ، نوفمبر ١٨٦٩ بمحولة ٧٢٢ تونيلاطة ، حيث لم تلحق بفترة الاعفاء الأول التي  
اغتنتها ١٣٠ سفينة بحلول ٨٩٩٨٧ تونيلاطة

Sammarco : Op. Cit., Tome 3, p. 191.

— السيد حسين جلال : الصراع الدول حول استغلال قناة السويس ١٨٦٩ - ١٨٨٢ ،  
الهيئة المصرية العامة للكتاب ، فرع الاسكندرية ط ١/١٩٧٩ ، ص : ٢٢ .  
— دار الوثائق القومية : محافظ مجلس الوزراء و المجموعة ١٢ محافظ قناة السويس :  
مخططة ٤ ملف ١/١٢ احصاء مرور السفن مخرج من الداخلية ١٦ مايو ١٨٨١ .  
(١٨٤) د- عبد العزيز محمد الشناوي : مدينة السويس ٠٠ ، ص ص : ١٦٨ ، ١٦٩ .  
(\*) من تلك الآثار امتداد نفوذ الشركة وامتلاكها أراضي في منطقة القناة ، وديباط  
ومدرسة الهندسة في بولاق وتفتيش الرادى والكس بالاسكندرية وغالبيتها شراء من  
سعيد باشا ، واستطاع اسماعيل استرداد الكثير منها ، حتى كانت اتفاقية مع دي لميس  
٢٥ جمادى الثانية ١٢٨٦ هـ أول أكتوبر ١٨٦٩ واشترى بموجبها من الشركة جميع  
المستشفيات الموجودة بجهة التربة الملاحية بأدواتها وجميع المساكن والأبنية المملوكة للشركة  
في رأس المشي والقنطرة ، جبل مريم ، سراييوم ، جنينة ، شالوف ، وبطن المناطق  
الأخرى ، ثم محجر الكس وميناء وسائر المخازن والملاحات في بولاق وديباط ، ودفعته  
الحكومة ٣ ملايين فرنك مع بطش الميزات لانتقال سفن الشركة .  
للزبد : د- عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ٠٠ ، ج ١ ، ص - ص :

٤٨١ - ٥٠٧

وإلى النيل : العدد ١٠ بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ/ ٢٥ يولية ١٨٦٩ .

(١٨٥) د- جمال حنفي : مرجع سابق ، ص : ٧٦٦ .

الاستقطانة بالخبرات الأجنبية في الدوران حول منطقة الرأس وأفريقيا ،  
ومواجهة المخاطر الملاحية (١٨٦) ، بما يوفر عامل الوقت والسرعة ، فضلا  
عن توفير الأموال اللازمة لأجور الأجانب ومصاريف السفر والتشغيل ،  
ومثل هذه الأمور تبدو في غاية الأهمية بعد تطور السفن الى استخدام  
البخار ، الذي استهدف التحرك الملاحي المرن بالسرعة الأكبر في الاتجاه  
الأنسب وصولا الى الهدف والغاية ، « بمعنى أن يحقق هذا التحرك هدفين  
هامين هما ، اسقاط حاجز المسافة الأطول بين المكان والمكان ثم التحرك  
الميلشر للتجارة على المحاور الأقصر في الاتجاهات الأنسب » (١٨٧) ..

ومن ثم بدت القناة أكثر مواءمة للسفن في تحركها ، وعلى استعداد  
كامل لتواكبه التطور البخاري ، ولذا جاءت ميزة حامة أمام التحرك الملاحي  
للسفن المصرية ، وإن كانت قد استقطبت الغالبية العظمى من السفن  
الأجنبية .

حقيقة ، لم يكن دور القناة مجليا قدر ما كان عالميا وقد امتد أثرها  
الى الملاحة الدولية ، بما يكشفه الجدول التالي للمسافات ، عن طريقها  
مقارنة بطريق الرأس ، الذي عبر عنه دي لسبس بالاطنطي ، وذلك في  
تذكرته المقدمة الى سعيد باشا في ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ وكانت  
كما يلي (١٨٨) :

---

(١٨٦) دار الوثائق القومية ( دواوين الضمان - مجيدية ) : سجل م/٢/٣ صادر  
عربي افرنكي الادارة ، بتاريخ ١٢ شبان ١٢٧٦ هـ ( ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى عرفان  
بك بالعمية السنية ، خاص بتدوير وإبور حجاز من السويس للاسكندرية ، ص ص :  
١١٠ ، ١١١ .

سجل م/٤/١/٦ صادر عربي افرنكي ، رقم ١٦ بتاريخ ١٢ شبان ١٢٧٦ هـ  
( ١٨٦٠ ) من اعادة المجيدية الى عرفان بك بالعمية ، من الاجراءات المالية بذات الخصوص .  
ص : ١٠ .

« ( عزيزية ) : « محفظة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ - أبريل ١٨٦٩ ملف خامس  
قوميانية عزيزية محرم ١٢٨٥ هـ ربيع ثاني ١٢٨٥ مكاتبة رقم ٧ في ٧ ربيع اول ١٢٨٥ هـ /  
٢٦ يونية ١٨٦٨ من قوميانية الجسولار الفرعية الى حسين شيرين ناظر العزيزية بخصوص  
تدوير وإبور الزقازيق الى الاسكندرية .

(١٨٧) « صلاح الدين علي القاسم : مرجع سابق ، ص ص ١٤٦ ، ١٤٧ .

(١٨٨) دار الوثائق القومية :

American Archive : Indication Des Ports d'Europe, par Ferdinand de  
Lesseps A Mohammed Said, Vol. 2, p. 57, 18 Novembre 1864.

البلد	المسافة بالكيل عن طريق القناة السويس	المسافة بالكيل عن طريق البحر الأحمر والأطلسي	النسبة التئوية تقريباً
الاستوائية	١٨٠٠	٦١٠٠	٧١
مالطة	٢٠٦٢	٥٨٠٠	٦٥
ترينيداد	٢٢٤٠	٥٦٠٠	٦١
موريشيا	٢٢٧٤	٥٦٠٠	٥٨
سافر	٢٢٧٤	٥٢٠٠	٥٧
تشيون	٢٥٠٠	٥٣٥٠	٥٤
بورفو	٢٨٠٠	٥٦٥٠	٥٠
الكويت	٢٨٣٤	٥٨٠٠	٥١
البحر	٢٦٠٠	٥٩٥٠	٤٨
ليبرول	٣٠٥٠	٥٩٠٠	٤٨
الاستردام	٣٦٠٠	٥٩٥٠	٤٨
سان بطرسبرج	٣٧٠٠	٦٥٥٠	٤٤
نيويوروك	٣٧٦١	٦٢٠٠	٣٩
أورليان الجديدة	٣٦٢٤	٦٤٥٠	٤٧

فإذا كان هذا الإحصاء قد اهتم بالمسافات إلى الموانئ الأوربية فيما لو سلكت السفن الطريق من السويس إليها عن طريق القناة أو الرأس ، فإن هناك إحصاءات أخرى ترصد المسافة القارية في العبور بين الشرق والغرب ، يمكن توضيحها كما يلي (١٨٩) :

الرحلة البحرية	من	إلى	المسافة بالأميال		وفا للفر النسبة تقريباً
			بالسويس	بالرأس	
بريطانيا	الهند ( بومباي )	٦٢٠٠	١٠٥٠٠	٤٣٠٠	٤١
بريطانيا	ايران ( جمدان )	٦٥٠٠	١١٣٠٠	٤٨٠٠	٤٣
بريطانيا	سنغافورة	٨١٠٠	١١٤٠٠	٣٣٠٠	٣٩
بريطانيا	هونغ كونج	٩٥٠٠	١٢٨٠٠	٣٢٠٠	٣٦
بريطانيا	استراليا ( سيدني )	١١٢٠٠	١٢٣٠٠	١١٠٠	٩
الهند	البحر الاسود	٤٢٠٠	١١٨٠٠	٧٦٠٠	٦٤
اليابان	هولندا	١١٥٠٠	١٣٠٠٠	١٥٠٠	١٠

(\*) النسبة التئوية وقياس الفرق للنسبة الأول لأقرب عدد صحيح مستخرج بمعرفة الباحث .

(١٨٩) عن : ٥٥ : جيم يونان جويس : مرجع سابق ، ص : ٦٤ .  
 (٦٢) هذه النسب التئوية تقريبية لأقرب عدد صحيح ، ولكن الرقم ( ١٠ ) الواردة فيه الإحصاء صحت ١١٥ أو ١٢٪ تقريباً .

ومن ثم كان هذا الإوفر في الجلبيل (الزيتاني ويسر الانتقال الملاحي ، عاملا مشجعاً على ضرورة وجود سفن بحرية تتمتع بمزاياه ، ليس لموقعها الجغرافي فحسب ، بل فائدة أيضا من كونها استقطبت أنظار التجارة البحرية الدولية ، حيث عكبت و الرابطة الدولية لتنمية التجارة La Association Internationale Pour le développement du Commerce التي تكونت عام ١٨٦٧ على دراسة كيفية الاستفادة من القناة التجارية الدولية ، (١٩٠) ، وعقدت اجتماعا لها في القاهرة لذات الأغراض (١٩١) .

وقد ترجمت القناة تلك الاهتمامات للملاحية ، فجاءت أعداد الميهين وحمولاتها في تزايد مستمر ، وذلك حسبما يوضحه الإحصاء التالي ، وهو بيان للسفن البخارية والشرعية التي عبرت القناة من الشمال للجنوب ومن الجنوب للشمال (٥) في الفترة ١٨٧٠ - ١٨٧٩ (١٩٢) .

السفن		الركاب	
الاجمال العمولة بالتونيلاج	عدد	الاجمال العمولة بالتونيلاج	عدد
السنة	النوعية	الاجمال العمولة بالتونيلاج	النوعية
١٨٧٠	٤٨٦	٤٣٥٩١١	٢٧٣٠
١٨٧١	٣٦٥	٧١١٤٦٧	٢٥٩٧
١٨٧٢	١٠٨٢	١٤٣٩٦٩٩	١٦١٢
١٨٧٣	١١٧٣	٢٠٨٥٠٧٣	١٨٧٨
١٨٧٤	١٣٦٤	٢٤٢٣٦٧٢	١٥٩٨
١٨٧٥	١٤٩٤	٢٩٤٠٧٠٩	١١٠٨
١٨٧٦	١٤٥٧	٣٠٧٢١٠٧	١١١٣
١٨٧٧	١٥٩٣	٣٢٩١٥٣٥	٩٢٩
١٨٧٨	١٤٧٧	٣٢٣٦٩٤٣	١٢٥٠
١٨٧٩	١٦٦٣	٣٤١٨٩٥٠	١٧٧١
الاجمال العام	١٢٤٥٤	٢٣١٠٥٥٣٥	٢٦٥٨٧
			١٠٩٦٣٥

(١٩٠) - السيد حسين جلال : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢ ، ٤٣ .

(١٩١) - وادي النيل : العدد ٣٠ بتاريخ ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ / ٢٦ نوفمبر ١٩٦٩ .

(\*) كان للتعب عند قرب دخول السفينة القناة من أي الاتجاهين ، لك يتم دق جرس لإعلان ذلك ، ثم استيقظ عنه بنظر اعتبارا من ١٢ ربيع أول ١٢٨٧ هـ ( يولية ١٨٧٠ ) .

- دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنوية ) : دفتر ٥٨ صادر مية ، رقم ٣٦٨ بتاريخ ١٤ ربيع أول ١٢٨٧ هـ من المية إلى قنصل إنجلترا ، ص : ٢٥٣ .

(١٩٢) مستخرج بمعرفة الباحث من إحصاءات متفرقة عن : -

للمين (مجلس الوزراء) : الجمهورية : ١٤ قناله السويس : ملف

إحصاء مرور السفن بمعرفة إدارة الإحصاء الداخلية .

فإذا كان هذا الإحصاء يوضح الزيادة المطردة في أعداد السفن البخارية التي غير عنها « بالسفن » من جانب ، فإنه يبرز على الجانب الآخر تراجع أعداد السفن الشراعية التي قصصد بها « المراكب » (٩) ، كما حلت نفس الشيء بالنسبة لحمولاتها حيث تزايدت في البخارية بينما أخذت في الانخفاض بالنسبة للمراكب ، وهذا يعني تزايد حركة السفن البخارية المتطورة ، التي كان يناسبها الموقع الملاحي القصير الذي يحققه موقع مصر الجغرافي خاصة بعد افتتاح قناة السويس ، ولكنه كان يعني الحاجة إلى مشاركة سفن مصرية متطورة أي بخارية ، وخاصة في عهد اسماعيل باشا الذي شهد كثيرا من مجريات تدعيم مصر لسلطة إشرافها الأمنى على القناة أمام الدول ، بموجب الفرمان العثماني الصادر في ١٩ مارس ١٨٦٦ (١٩٣) ، وذات الشيء كفلته المصادقات الدولية في أخريات عهد اسماعيل باشا رغم بيعه أسهم القناة ، من ذلك اتفاقية القسطنطينية في ٢٨ ديسمبر ١٨٧٨ (١٩٤) .

ولم تكن الموانئ المصرية وأصلحاتها بميزة هي الأخرى عن التائر بافتتاح القناة ، فمن قائل أنها في الجانب الاقتصادى والتجارى والنقل .. « أعادت تقييم وتقدير التوازنات والأهميات النسبية بين الموانئ الساحلية .. » (١٩٥) ، ولذا كان من الطبيعى أن تصل نتائج البحث في أحوال الموانئ إلى عدة حقائق منها بروز مينائى بورسعيد والسويس في الحركة الملاحية البحرية وانزواء ميناء القصير ، هذا بالنسبة للبحر الأحمر ، ثم انتعاش مينائى سواكن ومصوع كحلقة اتصلت بالحركة البحرية الوافدة والمتجهة بينها وبين الموانئ في مصر .

(\*) كان هذا التصنيف يعنى بنوعية التشغيل فالسفن أو الواپورات يقصد بها البخارية ، وما عداها من المراكب لمى شراعية ، وهذا يختلف عما تصده المراجع القانونية الحاضرة بأن المركب Bateaux هي التي تستخدم في الملاحة النهرية ، والسفينة لفظ مطلق وسيتم الحديث عن هذه الأنواع تفصيلا في الفصل الخاص ( سفن البحرية التجارية المصرية ) .

- د- أميرة صدقي : مرجع سابق ( ج ١ ) ، ص - ص : ٤٢ - ٤٩ ، - د- مصمود سمير الفرعاوى : مرجع سابق ( ج ١ ) ص - ص : ٤٦ - ٤٩ .  
- وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص - ص : ٧ - ١٠ .

(١٩٣) د- مصطفى الحناوى : قضية قناة السويس ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ١٩٥٦ ، ص : ٥٩ .

(١٩٤) د- جعفر عبد السلام : مرجع سابق - ص : ٥٥٩ .  
- د- محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية في التشريع العربى المقارن .. ط ١٩٥٦ ، ص ، ص : ٩٢ ، ٩٣ .  
(١٩٥) د- جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٧٩٦ .

أما على ساحل البحر المتوسط فإن تركيز الإصلاحات في ميناء الاسكندرية قد جنبها الاحتراز الكبير في الحركة الملاحية ، وهو الأمر الذي أصاب مينائي دمياط ورشيد ، حيث تراجع كلاهما المرتبة التالية (١٩٦) .

وفي النهاية إذا كانت الحركة الملاحية في تزايد مطرد بفعل العوامل الداعية إليها في مختلف الجوانب ، فإن ذلك يمل على الحكومة مسئوليات أخرى في إطار الموقع الجغرافي الملاحي ، لأنه ما يزال ينتظر نشاط السفن الاهتمام بأمور أخرى مما يدخل في إطار الإصلاحات ، وهي التي يتوالى تتبع بقية أجزائها في العناصر التالية .

#### ( هـ ) إصلاحات أخرى :

هذه الإصلاحات لا تتصل بالنشاط البحري مباشرة ، قدر ما تيسر مهامه ، وهذه من الممكن أن تحوى عناصر متعددة ، لكن نقتصر على تناول أهم عناصرها التي وضحت علاقتها بالموانئ وهي الطرق المائية والبرية ، وقد ذكرنا أن الحركة التجارية النشطة ، كانت من بين الدوافع الهامة التي أدت للاهتمام بها ، وخاصة حين إنشاء السكك الحديدية (١٩٧) ، التي قامت بدور هام في الربط بين الموانئ الساحلية والظهير ، وبين الموانئ على الساحلين ، بما يعنى إسهامها في تغذية رواج الميناء تجاريا ، الأمر الذي يوفر حركة نشطة للسفن التجارية البحرية .

وإن كان ذلك لا يمنع من تناول التلفراف لما له من دور في الاتصالات بين الموانئ للوقوف على أخبار حالة الميناء الملاحية والتجارية ، وتبرز قيمته بصورة أفضل ، إذا اتصلت بالخطوط الخارجية التي تيسر كثيرا من الأخبار اللازمة لخطوط البسير .

#### ١ - الطرق المائية الداخلية :

هذه الطرق رغم اتصال نهر النيل بالبحر المتوسط ، إلا أن ما وصل مصر منها في بدايات القرن التاسع عشر كان فرعاه المتصلان بمينائي

(١٩٦) راجع ما سبق تناوله وللمزيد حول التحليلات والآراء : أحمد السيد الزامل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٦ - ١٨ ، د - حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص - ص : ٣٧ - ٣٤ .

د - السيد خالد الحطري : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٤ - ١٤٦ ، - علي مبارك : الخطط الجديدة ٠٠ ج ٧ مج ٢ ، ص : ٧٩ .

(١٩٧) د - أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٢٢٣ . د - عبد العزيز محمد السنوى : مدينة السويس ، ص - ص : ١٢١ - ١٢٢ .



دمياط ورشيد ، ومع استحداث محمد علي لترعة المحمودية حيث الاسكندرية ، أصبح لمصر ثلاثة موانئ على البحر المتوسط تتصل بداخل البلاد عن طريقها ، وهذه يرتبط بها ضرورة وجود حركة ملاحية نيلية تخدم النقل البحرى .

وإذا ما كنا بصدد دراسة علاقتها بالبحرية التجارية ، وليس على مستوى النقل الداخلى ، فإن ذلك توفر بالفعل من خلال « شركة الإنجراية المصرية بالوابورات » فى عهد سعيد باشا والتي تطورت فى عهد اسماعيل باشا وامتلكتها البحرية التجارية (\*) .

على أنه ما يهمنى من أمر هذه الشركة فيما يتعلق بالإصلاحات ، ما جاء فى الأمر الحديوى الخاص بإنشائها الصادر فى ١٩ محرم ١٢٧١هـ / ٩ أكتوبر ١٨٥٤ فى المادة الثانية ونصت على « أحداث حياض كبيرة فى العطف وفى الاسكندرية بمصب المحمودية الموجود الآن ، وفى انشاء أرصفة ومخازن وجميع ما يلزم من العمارات والأبنية لتأمين إدارة المصلحة » ، والمادة الثالثة « ملء المحمودية على الدوام بماء النيل بواسطة طلمبات نارية يحصل انشاؤها فى العطف ، بحيث يكون كافيا لسير المراكب ، ولجارى المياه بشفر اسكندرية وكذا ( الرى ) ٥٠ » ( ١٩٨ ) ، وتنصرف مهامها بالطبع الى نقل جميع المحصولات المصرية والواردات الأجنبية ، وقطر جميع المراكب على العموم ، بالإضافة الى مراكب الأهالى وبعض الأجانب .

وقد زاد من كفاءة الحركة الملاحية ، ما تم فى عهد سعيد باشا من تطهير ترعة المحمودية ، وحسبما أورده الدكتور أحمد الحته فإن ذلك تم فى ٢٢ يوسما ، بواسطة ١١٥٠٠٠ فلاح ، مع أن طولها ٨٠ كيلومترا ( ١٩٩ ) .

ومن المرجح أن تلك الأعمال ، رغم أهميتها للرى ، إلا أنها اتجهت لتيسير ملاحية السفن البخارية من وإلى الاسكندرية ، حيث آلت ملكية شركة الانجراية للدائرة السنينة منذ رمضان ١٢٧٩ هـ ( منتصف

---

(\*) يطلق عليها البعض « الشركة المصرية للملاحة البخارية » وأحيانا « الشركة المصرية لقيادة السفن بالبخار على النيل والترع المصرية » ، وعموما فلفظ الانجراية وارد من مفهوم جى الوابور البخارى لأعداد المراكب من خلفه .

( ١٩٨ ) قوانين كومنالية الانجراية المصرية بالوابورات ، اصدار دار الطباعة المصرية ، آخر شوال ١٢٧٢ هـ ، محفوظة بدار الكتب القومية تحت رقم قوانين ١٩٢ ، ص : ٣ .  
- فيليب جلال : قاموس الإدارة والقضاء ، المجلد الخامس ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص - ص : ١٢٨ - ١٣٣ .  
( ١٩٩ ) د. أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص ٢٢٨ .

١٨٥٨ ) ( ٢٠٠ ) ، ويرجع رأينا هنا طلبية احتياجات التجارة النشطة لبناء مصر الأول ، فضلا عن تحقيق أكبر قدر من الاستفادة من طاقة عمل الوابورات البخارية ، وذكر البعض الوازع من استخدامها « أن المراكب الشراعية التى تنقل الفلال والبضائع من داخلية البلاد الى الاسكندرية عن طريق النيل وترعة المحمودية كانت تتأخر فى سيرها لمعاكسة الريح ، فكانت تقطع المسافة بين القاهرة والاسكندرية فى خمسة عشر يوما فى حين أن البواخر تقطعها فى ست وثلاثين ساعة ٠٠ » ( ٢٠١ ) ، كما أن التطهير لم يتجه الى دلتا الوادى الزراعية .

وعلى أية حال ، فقد كان مفيدا القيام بعملية التطهير واستخدام الملاحة البخارية ، أو وجود هذه الوابورات فى مصر النيلية ، وان كان يؤخذ على عهد سعيد باشا ، أنه منح زيزنيا Zizania اليونانى الأصل ، والحاصل على الجنسية الفرنسية ، « حق جباية رسوم مرور السفن عند الهويس المنشأ فى الاسكندرية ، عند اتصال ترعة المحمودية بميناء هذا النهر ٠٠ » ، وكان هذا الامتياز يدر على زيزنيا ايرادا سنويا يبلغ ثمانية آلاف جنيه ٠٠ ، ثم أدرك الباشا أن حق جباية الرسوم عمل من أعمال السيادة ولا يصح أن يتولاها اجانب ، فقرر سحب الامتياز واسترداد ملكية الهويس ٠٠ وحصل زيزنيا على تعويض بلغ ثلاثة ملايين من الفرنكات ، أو ما يقرب من مائة وعشرين ألف جنيه « ( ٢٠٢ ) ، هذا على الرغم من أن الحكومة كانت تقوم بتحصيل عوائد هذا الحوض قبل أن ينول الامتياز الى زيزنيا ( ٢٠٣ ) .

( ٢٠٠ ) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : دفتر ١٨٨٩ صادر أوامر ، ص ٢٣ رقم ٦ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٣٤ هـ أمر كريم الى ديوان الوابورات والصليات ، ص : ٠٢٢ - نفسه : رقم ٤٠ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٧٤ أمر كريم الى مدير روضة البحرين ، ص : ١٤٩ - ( ٢٠١ ) د - أحمد احمد الحجة : مرجع سابق ، ص : ٢٢٨ - جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٢ .

( ٢٠٢ ) د - عبد العزيز محمد التناوي : قناة السويس ، ج ١ ، ص : ٤٧٣ ، ٤٧٤ - تجدد الإشارة الى أن زيزنيا تم تعيينه قنصلا لبلجيكا وبحكم منصبه كان يتمتع بنفوذ القناصل فضلا عن الجنسية الفرنسية وقد أفاد من عمله القنصل فى التجارة ، ولذا سولت له نفسه أن يدعى أن محمد على باشا قد وعده شفويا بأن يمنحه امتياز الاشراف على ديوان المرور ، ولم ينفذ ذلك أو أحد من خلفائه أيضا ، وطالب بتعويض ورغم ثبوت رفض طلبه قانونيا اثر تقدمه بطلب ذلك للحكومة الفرنسية ، الا أنه آثر أن يسلك الطريق الدبلوماسى ، الذى أسفر عن الامتياز السابق ، المرجع نفسه ، ص - ص : ٤٧٢ - ٤٧٤ - ( ٢٠٣ ) بلغت عوائد حوض قم المحمودية من الفترة من رمضان ١٢٧٢ هـ - ٤ رجب ١٢٧٣ هـ ، ٤١٥ كيسا ، ١١١ قرشا ، ٢٢ يارة ، - دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : مجلد ١٣ مية تركى ترجمة الوثيقة رقم ٨٢ بتاريخ ٨ رجب ١٢٧٣ هـ من محمد شاكر - تاجر المحمودية والعوضى الى كاتب حجرة خديوى .

ولعل هذا يوضح أنه رغم قيام الحكومة باصلاحات للملاحة النيلية في عهد سعيد باشا ، إلا أنها لم تكن الثمار ، حيث قطفها الأجانب ، ولكن لما كانت تلك الاصلاحات ميراثا ، في صالح الملاحة ، كان السبيل في انتفاع الحكومة بها يتم من خلال ملكية أجهزة الملاحة ذاتها ، ولذا نجد اسماعيل باشا يتمتع بنظرة ثاقبة في هذا المضمار ، ففي عهده تم التوسع في الأدوات الملاحية المملوكة للانجرارية ، وخاصة السفن التي تستخدم البخار ، وقد قدر البعض أعدادها بنحو ٥٨ سفينة منها ٢٨ خاصة بمصالح المائرة السنية (٢٠٤) . وتجدر الاشارة الى أن اصلاحات الملاحة الداخلية التي تمت في عهد اسماعيل ، من حيث شق الترع المائية ، كان يقى بعضها باغراض الملاحة والرى معا ، اذ انه بالإضافة الى ما كان قائما منها ، تبعا للظروف الموروثة قديما كنهري النيل ، وترعة بحر يوسف البادئة من شمال اسيوط الى الفيوم ، وفرعيه دمياط ورشيد في الوجه البحري بالإضافة الى ترعة المحمودية وبعض البحيرات الأخرى (٢٠٥) ، أوجد مشروعات أخرى ، وضمن ما تم منها حتى عام ١٨٧١ ما يلي (٢٠٦) :

الاسم	من	الى	الطول بالكيلو متر	الاسم	من	الى	الطول بالكيلو متر
ترعة الوادي الشرقاوية	القاهرة	السويس	٢٠٠	الباجورية	كفر محمد	البرلس	١٢٠
بحر موسى ( موسى )	بنها	المنزلة	١٤٠	البحر الصيني	دموق	البرلس	٢٥
البحر الصغير	المنصورة	المنزلة	٨٠	القطاطية	ابوشيبة	المحمودية	١١٠
بحر شبين	حارمين	دمياط	١٧٠	الابراهيمية	اسيوط	الغيا	١٥٠

وبالإضافة الى هذا ، حفل عهده بمشروعات لاتقل أهمية مثل ترعة البحيرة ، المنوفى ، والرياح الغربي ، وغيرها ، حتى قدر البعض اجمالى ما تم في الفترة من ١٨٦٣ - ١٨٧٢ بنحو ١١٢ ترعة (٢٠٧) . وقدر البعض الآخر ، اجمالى ما تم في عهده من شق وتطهير ملاحى بنحو ٨٤٠٠ ميل أى نحو ١٣٥٠٠ كيلو مترا ، بتكلفة نحو ١٣ مليون

(٢٠٤) اسماعيل سرهنك : حقائق الاحبار ، ج ٢ ، ص : ٥٧ . - عل مبارك : الضلطل الجديدة ، ج ٧ مجلد ٢ ، ص : ٨٤ .

(٢٠٥) Rengy, E. : Op. Cit., Tome 1, p. 41.

(٢٠٦) Ibid, op. cit., p. 40, — Tome 3, p-p. 77-78. مستخرج من :

(٢٠٧) جورج جندى بك : جاك تاير : مرجع سابق ، ص : ١٨٠ ، ١٨١ .

— Georges, J. & Jéouen, T : op. cit., pp. 143-144.

جنية (٢٠٨) ، وكان ضمن تلك الأعشال ، قيامه بنسف الصخور التي كانت قائمة في عرض النهر جنوبى وألقى خلفا (٢٠٩) ، وكذلك قيامه فى مازس ١٨٧٥ ، بإصدار الأوامر لتطهير ترعة المحمودية بالكراكات ، بعد أن لوحظ توقف ملاحاة السفن بها لمدة أيام لضخالة مياهها ، وقد استغرقت عملية التطهير نحو الشهر (٢١٠) .

أما عن علاقة تلك الإصلاحات بالملاحاة والتجارة البحرية ، فتبدو من خلال عدة عناصر ، أولها أن تلك المشروعات تقوم بربط الموانئ بداخل البلاد ، أو ما يعبر عنه جغرافيا بالظهير ، ففي الوقت الذى شقت فيه الترع كانت مصر تشهد تزايدا فى عناصر التجارة ذلك الصلة بالداخل ، والتي تلزمها أدوات نقل داخلية ، وهذا يفسر اتجاه أكثر تلك المشروعات الى ساحل المتوسط ، حيث تخترق الوجه البحرى الى موانئ دمياط ، رشيد ، البرلس ، الاسكندرية ، وأهمهم هذا الميناء الأخير التى وصلته أهم القنوات الملاحية « المحمودية » ، كما أحييت ترعة الوادى ( الاسماعيليه ) الملاحاة النيلية الى منطقة القناة ، حيث يسرت نقل منتجات مصر الوسطى والعليا والفحم بين بولاق والاسماعيليه (٢١١) ، حيث كانت كما يذكر البعض نواثم ملاحاة السفن حمولة ٢٥٠ طنا (٢١٢) ، ولدى البعض الآخر التى تبلغ حمولاتها ٤٠٠ طن (٢١٣) ، وقد كفلت هذه المشروعات ربط الموانئ بداخل البلاد عبر النقل المائى ، وقد زاد من قيمة هذا الربط طول توغلبها ، فقد وصلت الملاحاة النيلية الى السودان عبر الوجه القبلى ، فضلا عن ترعة الابراهيمية التى أنجز قسمها الأول من أسسويط الى مفاغة ( بالمينيسا ) سنة ١٨٧٠ تحت اشراف بهجت باشا ، ثم أنجز القسم الثانى ١٨٧٢ تحت اشراف اسماعيل باشا محمد مفتش عام الوجه القبلى وبلغ اجمالى طولها ٢٦٨ كيلومترا (٢١٤) .

ثانيا : واكب الإصلاحات الملاحية وزيادة السفن النيلية ، زيادة اهتمام الحكومة بالملاحاة النيلية ، حتى تؤدي أعمال النقل الداخلى بصورة افضل ، من حيث اعداد وتجهيز ورش تصليحها وصيانتها فى ترسانة

(٢٠٨) السيد فهمى بك : طرق المواصلات « بحث » اسماعيل بمناسبة مرور ٥٠ عاما على وفاة : ص : ١٥٧ .

(٢٠٩) المرجع نفسه ، ص : ١٥٨ . د . د . احمد احمد الحنا : مرجع سابق ، ص : ٢٢٩ .

(٢١٠) الوقائع المصرية : المجلد ٥٦ بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٩٢ هـ / ٧ مارس ١٨٧٥ .

(٢١١) Mc Coan : Op. cit. pp. 244, 245.

(٢١٢) د . محمد كامل أمين ملى : ملاحاة الداخلية فى التشريع .. ص : ١٩ .

(٢١٣) السيد فهمى بك : مرجع سابق ، ص : ١٥٧ .

(٢١٤) د . محمد صبرى : تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليوم ، عاشر ( ١ ) ، ص : ١٢٧ .

يولاق ، وكذلك تخصيص مخازن خاصة بها (٢١٥) ، بالإضافة الى وجود محطات الخمسة الخاصة بسفن الانجرارية في كل من القاهرة ( المحروسة ) الاسكندرية ، القناطر الخيرية ، قم المحمودية كفر الزيات ، المنصورة ، زفتى ، ميت غمر ، بنها ، الزقازيق « (٢١٦) ، ومحطات الصعيد التي امتدت في مديرياته لتصل ناحيتي فنا وأسسنا في ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( أغسطس ١٨٦٤ ) ، وكانت تعليمات الحكومة تقضى بتقديم مساعدات الميرى في سائر المديريات (٢١٧) ، كما أوجلت آلات تطهير ، وفوانيس لاضاءة الشطوط ، حسيما تشهير « الجوانب في مايو ١٨١٧ » الى أن الحكومة اشترت من شركة الخليج تسع آلات لتنظيف مجارى المياه ، وأرسلتها الى جهة الصعيد لتسهيل مرور السفن ، وهي فى غاية الاتقان ، وأرسلت أيضا عشرين فانوسا كبيرا لوضعها فى الشطوط « (٢١٨) .

وعلى أية حال ، فلم تكن فائدة تلك الاصلاحات الملاحية قاصرة على الملاحة والرى ، بل كانت مفضدا لآيرادات الحكومة من خلال ما تم انشاؤه من كبار وأهوسة كانت تجبى عوائد لعبورها (٢١٩) ، وقد بلغ المطلوب دفعة من الانجرارية مثلا عن عام ١٢٨٦ هـ / ١٨٦٩ ما يلى (٢٢٠) :

(٢١٥) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : محطة قرارات مجلس الادارة دون رقم ، وثيقة ٣٦١٢٤ بتاريخ ١٢ ربيع آخر ١٢٨١ هـ ( ١٨٦٤ ) قرار مجلس قومبانية عزيزية مصرية .

(٢١٦) - : محطة تراجم دفاتر ( ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ) ، كشف بيان الانجرارية بتاريخ ٩ ربيع الثانى ١٢٨٢ هـ ( ١٨٦٥ ) .

(٢١٧) - : للمحظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٩٣ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( ١٨٦٤ ) قرار جمعية مؤسسين القومبانية العزيزية المصرية ، تم امتدت عام ١٨٦٩ الى ادفو ، كوم أمبو ، جبل السلالة ، أسوان .

- المصدر نفسه : محطة وأبورات عزيزية ( دون رقم ) ، ملف عام متفرقات ، خطوط سبل الانجرارية صادرة من ادارة العزيزية أغسطس ١٨٦٩ .

(٢١٨) الجوانب : المصن ٢٦١ الأرياء ٥ ربيع أول ١٢٨٨ هـ / ٢٤ مايو ١٨٧١ .

(٢١٩) جاءت مثلا عوائده مرور قنطرة المحمودية ثلاثون نصف نقطة على كل لرب من حافلة سفينة مشحون أكثر من نصفها ، وخمسة عشر نقطة عليه من حافلة سفينة مشحون نصفها لاقفل ، وغرفة لذا كانت غير مفعونة ، وتضاعف الرسوم الا لم تفر السفينة الا بواسطة دفع ماكينة للقيام - الوقائع المصرية : المجلد ٦٥٨ الخميس ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / ١٨ مايو ١٨٧٦ .

(٢٢٠) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : محطة نظامات القومبانية العزيزية ، ملف حسابات القومبانية ، كشف عن المطلوب من الانجرارية لغاية برسمات ٨٦ بتاريخ محرم ١٢٨٧ هـ ( أبريل ١٨٧٠ ) .

٣٩	٧٨٨٥٧٨	عوايد مرور في هاويسات بنها وكفر الزيات	مسار قسرى
—	٣٨٨٧٩٥	عوايد مرور في القناطر الخيرية من هاويسين بحرى الشرق والقرب	
٢٠	٤٨٦٢	عوايد مرور من هاويس المالح بالاسكندرية	
—	٩٣٦٦٢	ديوان وادارة عوايد بلدية	

وقد مثلت تلك العوائد اجمالا مصدرا للايرادات ، وخاصة حين تفاقمت الازمة المالية ، ولذا صدر الأمر الصالى بجمع السديون المصرية وجعلها ديناً واحداً ، متضمناً أنها ضمن الايرادات المخصصة للدين العمومى ، وقد بلغت حسبما جاء بالأمر ذاته ( ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / مايو ١٨٧٦ ) « ٣٠٠.٠٠٠ ليرة استرلينية قيمة رسوم الهويسات وسير المراكب فى النيل لغاية وادى حلفا ، ١٥٠.٠٠٠ ليرة استرلينية رسوم كوبرى قصر النيل » ( ٢٢١ ) ، فضلا عن عوائد معديات العبور .

أى أن الإصلاحات الملاحية النيلية كانت ذات فوائد مجتمعة ، غير أن أداء السفن النيلية تبلى أهميته فى دعم البحرية التجارية ، من خلال كثافة ما تنقله للموانئ قياسا بطرق وأدوات النقل الأخرى ( ٢٢٢ ) ، فهم مقارنة بالنقل البرى الذى يستخدم دواب الحمل ، تفوقه سرعة وحمولة ، قياسا بوحدة النقل الواحدة ، وأما بالنسبة للسكك الحديدية ، فهم أبداً ، ولكن هناك حقائق تتصل باقتصاديات التشغيل ، تزيد من قيمتها عن السكك الحديدية ، فى ثقل الحمولة الواحدة ، مضمونها ما يسوقه الدكتور عبد العزيز مهنا عن « قلة كلفة الفراغ اللازم للحمولة فى النقل المائى بالنسبة للسكك الحديدية ، إذ من المقرر الثابت أن وزن الفراغ فى عربة السكك الحديدية يتراوح ما بين نصف وثلاثة أرباع حمولتها ، بمعنى أن العربة التى وزنها فارغة نصف طن أو أكثر بقليل ، تكون حمولتها طناً ، أو أزيد بقليل ، فى حين أن الصندل أو القارب أو السفينة تحمل خمسة أو ستة أمثال وزنها فارغة ، ويترتب على ذلك أن نسبة ماتحملة قاطرة السكة الحديدية من الحمولة بدون مقابل أكثر من نسبة ما يحمله محرك السفينة البخارية ، وينتج عن ذلك : حمولة أرخص فى حالة النقل المائى » ( ٢٢٣ ) ، وهو ما أثبتته ويلز Lionel B. Wells أحد مديري الملاحة فى إنجلترا بالأحصاء ، أن القطار حمولة مائتى طن ، بمقدور

( ٢٢١ ) الوقائع المصرية : العدد ٦٥٧ الثلاثاء ١٥ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / ٩ مايو ١٨٧٦ .  
 ( ٢٢٢ ) د. حسين خلاف : التجديد فى الاقتصاد المصرى الحديث ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ط ١ / ١٩٦٢ ، ص : ٢٧٩ .  
 ( ٢٢٣ ) د. عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٢٥٥ .

السفينة التي بها قوة محرك القطار ذاته سحب ثلاثة أمثاله أى ثلاثة راكب كل منها يحمل مائتى طن ، وإذا توافرت الظروف الملائمة ، فإنه بمقدور المحرك البخارى أن يسحب فى الماء خمسة أمثال مايمكنه على الأرض (٢٢٤) ، وهو ما عرج اليه الطوبجي تأسيسا على قوة رفع الماء التي يخف بها وزن السفينة فيسهل جرها ، فذكر أن قوة حصان واحد تكفى لأن تسحب بسرعة قدرها ثلاثة أقدام فى الثانية الواحدة ، حلا زنته ٣٠٠٠ رطل على الطرق ، ٣٠٠٠ رطل على السكك الحديدية ، ٢٠٠٠ رطل على الماء (٢٢٥) ، أى أنها تقى بالحمولات الأكثر ، وتأسيسا على أنه أيضا زادت الحمولة قلت التكاليف .

وكان يزيد من قيمة وصل الملاحة النيليه للبحرية بالبضائع ، تلك الفيضانات المدمرة التي كانت تتعرض لها مصر مثلما حدث ١٨٦٣ ، الذي حطم الجسور بين القاهرة والدلتا وانقطعت السكك الحديدية مع الاسكندرية لعدة أشهر (٢٢٦) وفيضانات عامى ١٨٧٤ ، ١٨٧٨ (٢٢٧) ، كذلك عدم اتصال السكك الحديدية فى بعض المواقع ولذا كانت تستخدم المعديات البخارية (٢٢٨) .

(٢٢٤) كانت طريقته فى الاثبات قائمة على قياس القوة بالنفقات فالقطار ٢٠٠ طن تكلفه ٣٦٠ ج.ك ، والسفينة البخارية بنفس الحمولة تكلفه ١٦٠٠ ، المحرك نفسه فى الماء بمقدوره سحب ثلاثة قوارب كل منها ٢٠٠ طن ، فتكون نفقات السفينة والقوارب ٤٦٠٠ ج.ك فى حين أن هذه الحمولة يلزمها قاطرة تبلغ تكاليفها خمسة عشر ألف جنيه .  
- نفس المرجع والصفحة .

(٢٢٥) أحمد كمال الطوبجي : النقل البحرى فى مصر ( ١٩٦٦ ) . ص : ٧١ .

(٢٢٦) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٤ ، ١٣٥ .

- مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : العدد التاسع ، السنة الخامسة ، ديسمبر ١٩٣٦ ، ص ص : ١٠ ، ١١ .

(٢٢٧) - أمين سامى : مرجع سابق ، المجلد الثالث من الجزء الثالث ، ص ص : ١١٨٤ ، ١١٨٥ .

- محمد كامل نبيه باشا : المنشآت الهندسية العامة : بحث « اسماعيل بنسابة . مرور خمسين عاما . على وفاته » ص ص : ١٦٣ ، ١٦٤ .

(٢٢٨) مثلا فى جهة امبابه ١٨٧١ بين البر الغربى والشرقى ، وقد انتقلت اليها المدينة البخارية التي كانت مستخدمة من قبل فى وصل السكك الحديدية بين كفر الشيخ وكفر الزيات ، بعد انشاء كوبرى بينهما .

- أمين سامى : المرجع السابق ، المجلد الثانى من الجزء الثالث ، ص : ٨١٠ .

- دلائل الوثائق القومية : محافظ الأبحاث : محافظة ١٧ الوقائع لمصرية العدد ( ٤٠٢ ) .

الخميس ١٦ محرم ١٢٨٨ / ٦ ابريل ١٨٧١ .

- مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : العدد الثالث السنة الأولى مارس ١٩٣٢ .

ومع ذلك واجهت الملاحة النيلية عقبات ، بوسع السكك الحديدية التغلب عليها ، فى مقدمتها السرعة والانتظام ، اذ أن السكك الحديدية أسرع ، فى الوقت الذى يهدد حركة سير السفن النيلية ويعطلها انخفاض منسوب المياه (٢٢٩) ، ولذا بات الاتجاه الى انشاء السكك الحديدية ، مبلورا فى أحد جوانبه انهامة حركة دعم طرق اتصال الموانئ بالمجتمع ، التى تخدم بطبيعة الحال البحرية التجارية .

## ٢ - السكك الحديدية :

سبق تناول ظروف انشاء السكك الحديدية فى عهد عباس الأول ، وكيف جاءت خدمة البحرية التجارية الأجنبية ( الانجليزية ) من أهم دوافعها ، وإن كانت اتجهت فى الخطوات التنفيذية فيما بعد ، لخدمة المجتمع المصرى ، حيث جاءت فائدتها الحقيقية للملاحة أنها تصل الموانئ بالقطر ، وامتدادا لميزاتها هذه علاوة على ما تسهم به فى حركة وعمران المجتمع الداخلى ، ورت سفيد بأشأ هذا المشروع الهام عن سلفه (٢٣٠) ، وامتد اتساع الميراث ليشمل عهد اسماعيل بأشأ بأكمله ، وعموما للوقوف على ماكان من أهميتها فى ربط الموانئ بالداخل ، أو بعضها البعض ، نورد المستخرج الاحصائى لأهم الخطوط كما على (٢٣١) :

- ٢٢٩) د. عبد الحكيم الرافعى : مرجع سابق ، ص : ٩١٢ ، ٩١٣ .
- د. عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٢٥٢ ، ٢٥٣ .
- الوقائع المصرية : العدد : ٥٩٦ الأحد ٢٩ محرم ١٢٩٢ هـ / ٧ مارس ١٨٧٥ .
- (٢٣٠) جاء المؤلف العثماني متوجهاً على هذا المشروع عكس القناة ، بسبب التأثيرات الانجليزية ، وفى ضوء ذلك كتب رشيد باشا الى سعيد باشا فى ١٠ فبراير ١٨٥٥ مشيداً بالمنافع والزايما التجارية والسياحية التى تعود من وراءه ، وأن الدولة العثمانية تفتيرها من المشروعات التى ترغب فى تحقيقها » - د. عبد العزيز الشناوى : قناة السويس ، ج ١ ، ص : ٩٩ .

(٢٣١) مستخرج بمعرفة الباحث عن :

- د. أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٢٢ - ٢٢٤ ، - فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .
- أ.ف. دى كرسون : نبذة على تاريخ السكك الحديدية المصرية . تترتيب محمد لطفى ، مجلة السكك حديد الحكومة المصرية ، العدد الثالث السنة الأولى ، مارس ١٩٢٢ ، ص - ص : ١٩ - ٢٢ .
- مصطفى بك أمين : تطورات السكك الحديدية بالقطر المصرى وتطورات قطبانها « المجلة نفسها » العدد العاشر السنة الأولى ، أكتوبر ١٩٢٢ ، ص - ص : ٤ - ٩ .
- د. محمد محمود عقيل : ربط الإسكندرية بداخل الجمهورية بالطرق الأخرى « بحث شمس » مجرعة الطائفات العامة ١٩٦٥/٦٤ ، جامعة الإسكندرية ١٩٦٥ ، ص - ص :

٤١٨ - ٤٢٢ .  
Regny, E. : Op. cit. — Tome 1, p. 39. — Tome 2, pp. 53, 54.  
— Tome 2, p. : 78.



السنة	القطب الجنوبي		ملاحظات	السنة	القطب الشمالي		ملاحظات
	من	إلى			من	إلى	
١٨٥٤	القبلي	مستورد	تمت خطوط الإسكندرية ١٨٥٣	١٨٦٣	طنطا	طنطا	
١٨٥٤	مستورد	مستورد		١٨٦٣	محلة دوح	زفتي	٦٥/٦٤
١٨٥٥	كلير الزيات	كلير الزيات		١٨٦٣	قليوب	القبلي	تم الدواج القاهرة -
١٨٥٦	طنطا	بنها		١٨٦٣	محلة دوح	دسوقي	الإسكندرية
١٨٥٦	بنها	قليوب		١٨٦٥	قليوب	القبلي	١٨٦٥
١٨٥٦	قليوب	القاهرة	تم الدواج عام ١٨٦١	١٨٦٦	طنطا	القبلي	بنها
١٨٥٧	طنطا	محلة دوح		١٨٦٦	ابنابة	القبلي	١٨٦٦
١٨٥٨	القاهرة	السويس		١٨٦٧	القبلي	القبلي	بنها
١٨٥٩	محلة دوح	سندود		١٨٦٧	القبلي	القبلي	بنها
١٨٦٠	بنها	القبلي	تم الدواج عام ١٨٧٠	١٨٦٨	القبلي	القبلي	بنها
١٨٦١	بنها	ميتبة		١٨٦٨	القبلي	القبلي	بنها
١٨٦٣	سندود	طنطا		١٨٦٨	القبلي	القبلي	بنها

السنة	القطر العديدي		ملاحظات	السنة	القطر العديدي		ملاحظات
	من	إلى			من	إلى	
١٨٦٦	أبي كبير	الصالحية	١٨٧٠ وصلات فرعية للسواحي اللامعة	١٨٦٦	سلي جابر	أبي كبير	
١٨٧٠	التيبا	ملوى	١٨٧٠ وصلات فرعية من خط	١٨٦٦	أبي كبير	وشيد	
١٨٧٢	باشنيل	البارود	الصعيد ليبيا وأيضا الدواج				
١٨٧٤	ملوى	أسيوط	خط الصعيد إلى أسيوط				
١٨٧٥	قلمين	كلر الشيخ	١٨٧٠ ، والدواج اللامعة أسماعيلية - السويس مرورا بالقلاويق وصلات فرعية من أسيوط الفرج النيل سنة ١٨٧٥				

ومن هذا الاحصاء يتضح أن الموانئ البحرية الاسكندرية ، دمياط ، رشيد ، البرلس ، على ساحل البحر المتوسط ، قد وصلتها الخطوط الحديدية ، التي تربطها بمنطقة الدلتا والقاهرة ، وذات الطريق يتصل بصعيد مصر ، ونفس الشيء بالنسبة للسويس ، وإن كان اتصاله المباشر ، يجرى بالاسماعيلية فالزقازيق ثم القاهرة ، حيث تجتمع عند أخيرتهم محطات السكك التي تصله بالدلتا والصعيد ، وإن كان قد بقي ميناء بور سعيد دون اتصال حديدي (٢٣٢) ، وبوجود السكك الحديدية ، أصبح التغلب على مشكلة انحسار المياه التي تعوق الملاحة ، مطلباً متاحاً ، ومن خلالها توفر عامل السرعة في نقل الركاب ، أو البضاعة سريعة التلف ، والبريد ، وأصبحت تشكل مع الملاحة النيلية عنصرى التكامل ، الذى يخدم حركة الموانئ ، ويعود بالفائدة على البحرية التجارية ، مع ملاحظة أنه بافتتاح قناة السويس ، تراجع دور كليهما وذلك بالنسبة للخطوط التي تربط بين الموانئ على الساحلين ، حيث حلت القناة محلها ، فى الربط الملاحي المباشر ، وفى هذا المجال يذكر الدكتور أحمد الحتة ، « بلغت الأرباح من الخط الحديدي فى الطريق البرى قبل فتح القناة ٧٥٠.٠٠٠ جنيه مصرى فى السنة ، أما بعد فتح القناة ، فإن الخط من القاهرة الى السويس عن طريق الصحراء ألغى فى سنة ١٨٦٩ ، بعد انشاء خط القاهرة - الاسماعيلية - السويس ، كما أن دخل الخط من القاهرة الى الاسكندرية نقص كثيراً » (٢٣٣) ، وبذلك اقتصر دور كليهما على ما يؤديه داخل مصر ، أو ما يصله مباشرة بين الداخل وأيا من الموانئ ، ومع ذلك بقيا معا ميراثا يوفر الاتصال بين الموانئ والظهير ، ازاء حركة البحرية التجارية .

### ٣ - التفريغ :

تبدو أهمية الخطوط اللاسلكية للبحرية التجارية ، من كونها تقوم بتحقيق الاتصالات البرقية بين الموانئ للوقوف على حركة التبادل الخارجى اللازمة للسفن بها ، فضلاً عن ذلك امكانية ترتيب الأمور الادارية عن طريقها بين التوكيلات الملاحية المختلفة التي تتبع السفن التجارية ، ولذا تقتصر الإشارة الى ما يتصل بهذا الجانب .

(٢٣٢) وجد مشروع لتوصيل بورسعيد ، دمياط ، العريش ، ولكن بعد اجراء تركيباته عام ٧٤ ، ١٨٧٥ قبح فى مهبه ، وقيل بسبب التكاليف ، أو حيث توجد القناة وصعوبة عبور الخط الى العريش ، وهو الذى كان مستهدفا وصوله للشام وقيل لعدم وجود مصادره مياه ، ولم يتم منعا بالسكك الحديدية قبل ١٨٩٢ .

- د- زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص - ١٣٤ - ١٣٦ .

- د- أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٢٣٤ .

وقد أدخل في مصر « نظام الرسائل البرقية بالاشعارات في عهد محمد علي ، إذ بنى في سنة ١٨٢٠ خطاً مكوناً من ١٩ برجاً من رأس التين بالإسكندرية الى القطعة بالقاهرة . . . فكانت الرسائل ترسل بالاشعارات من برج الى آخر ( الطريقة القديمة ) ، فتصل من الاسكندرية الى القاهرة في ٣٥ دقيقة ، وكان هذا التلغراف مخصصاً للوالى ، وفي سنة ١٨٤٠ بنى خطاً آخر مكوناً من ١٦ برجاً من القاهرة الى السويس . . . لإرسال الرسائل عن حركة السفن والمسافرين » ( ٢٢٤ ) .

وفي عهد سعيد باشا أدخل التلغراف الكهربائى ( الطريقة الحديثة ) ، وقد افتتح أول خط يرقى حسب تلك الطريقة بين عامى ١٨٥٥/٥٤ من القاهرة الى الاسكندرية ، ثم من القاهرة الى السويس رأساً ، ثم دمنهور - رشيد ، وقد بلغ طول الخطوط ٥٣٧ كيلومتراً ( ٢٣٥ ) ، وقد قامت بهذه العملية إحدى الشركات الانجليزية التى تعاقدت معها الحكومة .

هذا على الصعيد الداخلى ، أما على صعيد ربط الموانئ المصرية بالخارجية ، وهى أكبر أهمية نظراً لتجوال السفن فى البحار ، فانه « فى سنة ١٨٥٦ تم اتصال إنجلترا وأوروبا بمصر عن طريق مد كابل ( سلك ) بحرى الى الاسكندرية على يد شركة التلغراف الشرقية » ( ٢٣٦ )  
Eastern Telegraph Comp

ولما كان قد وجد لدى الشركة ذاتها مشروع لمد كابل بحرى بين السويس وبومباي ، وقام مندوبها جيسبورن Gisborne بالتفاوض مع الحكومة المصرية لمنح الشركة امتيازاً مدته خمسون عاماً لمد خطوط أرضية عبر مصر تربط بين كابل الاسكندرية والسويس ، وامتنعت الحكومة ، الا أنه بنشوب ثورة الهند ١٨٥٧ ، وحاجة إنجلترا لسرعة الاتصال بها ، إن قامت بمد خط بحرى من السويس الى عدن عن طريق القصير وسواكن ومصوع بين عامى ١٨٥٩ ، ١٨٦٠ ، وعدن وبومباي ١٨٦٢ ( ٢٣٧ ) .

وعلى الرغم من أن بريطانيا كانت خلف هذا الاتصال الخارجى لدوافع سياسية ، فانه كان يمكن للسفن التجارية الاستفادة من تلك الخطوط .

• ( ٢٢٤ ) المرجع نفسه ، ص ص : ٢٦٢ ، ٢٦٣ .

• ( ٢٢٥ ) د . أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٢٦٣ ، - د . أمين مصطفى عفيفي :

مرجع سابق ، ص : ١٤٧ .

- جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ٨٢ .

• ( ٢٣٦ ) نفس المرجع والصحة .

• ( ٢٣٧ ) نفس المرجع والصحة .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد ازدادت الخطوط التلغرافية وقدرها البعض بالكثير من ٥٢٠٠ كيلومتر في مصر ، ونحو ٢١١٠ كيلومتر في السودان (٢٣٨) ، والبعض الآخر بنحو ٥٥٠٠ ميل اجمالا استهلك ١٠٥٠٠ ميل سلك (٢٣٩) ، هذا علاوة على ما تم لحساب شركة تليفراف البحر المتوسط الانجليزية Anglo-Mediterranean Telegraph Comp. وشركة قناة السويس والتزامها بالرمل (٢٤٠) ، وقد جاءت ترك الخطوط ذات أثر هام سواء في ربط الموانئ بداخل البلاد ، أو بعضها البعض في الاطار المحلي أو الخارجي ، وقد جاءت تفاصيلها في هذا المضممار حتى عام ١٨٧٢ في ٧٣ مكتبا ، قدر لخطوطها نحو ٧٢٨٥ كيلومترا تحوى ١٤٨٦٣ كيلومترا من السلك التلغرافي تقريبا (\*) .

ولما كانت مصر تعنى بأمور ربط سواحلها بداخل البلاد ، ثم لاهتمامها بأمور السودان ، من ثم جاء انشاؤها تلك الخطوط في هذه الجهات (٢٤١) ، في الوقت الذى اهتمت الدول الأجنبية بشئونها في مصر والمناطق الخارجية المارة عن طريقها بحريا ، ولذا جاء اهتمامها بانشاء تلك الخطوط وفاء بهذه الأغراض ، وهو مانجده فضلا عن اهتمام بريطانيا وفرنسا ، لدى إيطاليا التى عقدت اتفاقا مع شركة البحر المتوسط الانجليزية عام ١٨٧١ لمد خط بحرى بين مصر وبرنديزى ، أحالته في مارس ١٨٧٣ الى شركة التلغراف الشرقية استمجالا لانشائه (٢٤٢) ، ومن ثم أوضحت هذه الأمور والاهتمامات الدولية المكثفة بأمور الاتصالات، أهمية هذه الانشاءات للملاحة البحرية حول الموقع الجغرافي المصري ، فهى تصل الدول وبعضها البعض من جانب ، وتقدم خدمات الإتصال للسفن في مختلف الموانئ من جانب آخر ، وعلى هذا الأساس بدت خطوط الاتصال حلقة هامة ضمن الظروف المهيئة لقيام نشاط بحرى مصرى .

(٢٣٨) د. أحمد أحمد ألحج : مرجع سابق ، ص : ٢٦٣ ، ٢٦٤ .  
(٢٣٩) السيد فهمى بك : طرق اللواصلات بحث د اسماعيل بنافسة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص : ١٥٩ .

Regny. E. : Op. cit., Tome 3, p. 74.

(\*) للوقوف على تفاصيلها يمكن الرجوع الى الرسالة الأصلية في كلية بنات عين شمس - قسم التاريخ ١٩٩١ ، للباحث وينفى عنوان هذا الكتاب ، ص : ١٥٩ .  
(٢٤١) بدى في اقامة أول عمود تلغرافى في بواقي الإبد ٢ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ / ٢٠ مارس ١٨٦٥ .

- سعيد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .  
- د. شوقي الجمل : سياسة مصر .. ، ص : ٨٤ .  
(٢٤٢) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : محفظة ٣ الوقائع المصرية ، ملف التلغراف ، مستخرج عن الوقائع المصرية المعداد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ / أول أبريل ١٨٧٣ .

ونخلص من هذا العنصر مع مختلف العناصر السابقة له الى عدة حقائق ساعدت أو دعت لقيام بحرية تجارية مصرية ، ففي مقدمة الدوافع ظروف التبادل الدولي التي شهدت تطورا ملحوظا في التجارة البحرية من حيث نقل البضائع والركاب والبريد وغيرها والتي جاء على أثرها تطور حركة الملاحة الدولية ، ثم الظروف السياسية من حيث اتصال مصر السياسي بالدولة صاحبة السيادة ( العثمانية ) أو الدول الأجنبية من جانب ، ثم بينها وبين الملحقات المصرية من جانب آخر ، بالإضافة الى مشاركة مصر في المعارك الحربية وما كانت تدعو اليه الحاجة في معاونته السفن التجارية للأسطول الحربي من حيث النقل والتأمين .

كذلك برز من بين الدوافع الهامة تطور الإصلاحات الملاحية ، حيث الانفاقات المتزايدة التي أنفقتها الحكومة المصرية في إصلاحات الموانئ وإنشاء أحواض السفن وتطوير الترسانة والمدرسة البحرية ، بالإضافة الى إنشاء الفئارات وعلامات الارشاد وكذلك افتتاح قناة السويس ، حيث أبرزت هذه الإصلاحات مواءمة الموقع الجغرافي للسفن البخارية المتطورة ، وبالتالي استقطبت المزيد من السفن الأجنبية ، ومن ثم كانت ضرورة وجود بحرية تجارية مصرية تفي بفرصتين أساسيتين في هذا المجال ، أولهما : بلورة نشاط مصرى في مواجهة تزايد السفن الأجنبية ، ثانيهما : محاولة إفادة هذا النشاط المصرى من انفاقات الحكومة في مجال الإصلاحات الملاحية .

وعامة فقد كانت غالبية هذه الدوافع تحمل بين طياتها ظروفًا تساعد على قيام بحرية تجارية مصرية وكان في مقدمة هذه الظروف وجود شخصية للحاكم المتفهم لأهمية وجودها ، سواء كان ذلك مع سعيد باشا ، أو إسماعيل باشا ، حيث كانت تنشئة أولهما بالغلة التأثير في توجيه الملاحى ، وكانت طموحات ثانيهما وتطلعاته للتحديث والتواصل مع معطيات الحضارة الغربية أشد أثرا ، وكان بينهما قاسم مشترك تمثل في استقرار حرية التجارة ، التي كان من شأنها إيجاد قاعدة تجارية لديها حرية الحركة والقدرة على المشاركة في الأنشطة الاقتصادية في المحيط الخارجى ، وإن كان الأجانب قد استأثروا بغالبيتها ، إلا أن هذه الحركات ساعدت على رواج النقل الدولي .

بالإضافة الى ذلك العامل وجدت فترات رواج اقتصادى منها ازدهار تجارة القطن إبان الحرب الأهلية الأمريكية ، وهذه كان من شأنها إيجاد فرص أكبر للنقل البحرى ، وذات الشيء تم بعد افتتاح قناة السويس والإصلاحات الملاحية التي قصرت من مسافات الرحلات البحرية ، وأوجدت

مجالا رحبا لنشاط السفن المصرية نتيجة اتصال البحرين مع المحيط  
الخارجي .

أما إذا انتقلنا الى الجوانب الأخرى ، تبرز أهمية الظروف  
السياسية ، حيث لم توجد قيود تحد من انشاء أو شراء السفن التجارية ،  
بالإضافة الى اتساع رقعة الأملاك العثمانية التي وجدت بها موانئ عديدة  
يمكن للسفن المصرية الانتقال فيما بينها فى يسر وسهولة ، خاصة وأنها  
تتبع راية الدولة صاحبة السيادة ، كذلك وجود ملحقات مصرية فى  
الساحل الأفريقى ، وهذه الملحقات على الرغم من أنها كانت خارج الموضع  
الجغرافى المصرى ، إلا أنها بدت فى ظل تبعيتها للإدارة المصرية ، أشبه  
بالموانئ الموجودة داخل الموقع الجغرافى من حيث خدماتها التى يمكن  
تأديتها للسفن المصرية ، أى أن السفن المصرية فى هذه الحالة تزاوّل  
نشاطها فى تلك الموانئ البعيدة ، كما لو كانت فى موانئها .

أما على صعيد الموقع الجغرافى أو المجتمع المصرى ، فإن الحركة  
المتطورة لأمكانات الموانئ سواء من حيث تطوّر مشاؤكها فى التبادل  
البحرى ، أو من حيث ربطها بالمجتمع فى الداخل عن طريق  
السكك الحديدية أو الملاحة النهرية ، فقد أوجد هذا التطور أرضية  
ملائمة لقيام نشاط مصرى بحرى يلبي احتياجاته وفق هذه الظروف  
المتطورة .

يضاف الى جميع هذه الأمور ، أصحاب الخبرات الملاحية والمبعوثون  
وتلاميذ المدرسة البحرية ، الذين وجدت من بينهم عناصر قادرة على إدارة  
أمور السفن ، ومن ثم يمكن القول بأن الفترة من ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، وجدت  
إبانها الدوافع والظروف التى أملت ضرورة وجود بحرية تجارية مصرية ،  
وبدا وجود هذا النوع من النشاط يعنى الاستجابة لتلك الدوافع  
والاستفادة من الظروف المتاحة فى نفس الوقت .





## الفصل الثاني

---

### قيام البحرية التجارية المصرية

أولا : في عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ - ١٨٦٣ :

المرحلة الأولى : اذاعات قيام بحرية تجارية مصرية « شركة  
وابورات البحر الأحمر » .

المرحلة الثانية : الشركة المجيدية ١٨٥٧ - ١٨٦١ .

المرحلة الثالثة : مصلحة الواپورات الميرية ١٨٦١ - ١٨٦٣ .

ثانيا : في عهد اسماعيل باشا ١٨٦٣ - ١٨٧٩ :

المرحلة الأولى : الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية  
١٨٦٤/٦٣ .

المرحلة الثانية : الشركة الميزية المصرية ١٨٦٤ - ١٨٧٠ .

المرحلة الثالثة : مصلحة وابورات البوستة الخديوية ١٨٧٠ .



هأيت غالبية المراجع في تناولها لتاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، على ربط بداياته في عهد محمد سعيد باشا بالشركة المجيدة عام ١٨٥٧ (١) ، وهذا يعنى خلو السنوات السابقة من هذا النشاط ، وقد يصفون عليها صفة الاستمرارية حتى وفاته ، أو يتم الخلط الزمنى بينها وبين شركات أخرى شهدت مصر في فترات مختلفة (٢) ، فإرد توقيت قيام كل منها مجاليا للحقيقة ، وربما يعود ذلك الى غيبة الوثائق التي لم يتم العثور عليها الا حديثا (٣) ، وربما كان مبعثه التأخر النسبي للمدرسة التاريخية في معالجة هذا الموضوع .

وعلى كل ، فقد ثبت في ضوء ما جادت به الوثائق ويتناوله هذا البحث ، أن مصر منذ بدايات عهد سعيد باشا شهدت ارحاضات لقيام هذا النشاط الملاحي للأغراض التجارية أو ما يصطلح على تسميته بالبحرية التجارية ، وكان ذلك متمثلا في التوجه لإنشاء شركة كان يطلق عليها « بواخر البحر الأحمر » تارة ، « وبواخر السويس » تارة أخرى ، ثم « الشركة المجيدة » التي كانت بلورة فعلية لمشروع قيام الشركات البحرية المصرية في الفترة من ١٨٥٧ حتى ١٨٦١ ، وبعد تصفيتها كشركة أصبح النشاط البحري مملوكا للحكومة من خلال « مصلحة الواپورات الميرية » ، واحتلت نهايات عهد سعيد باشا الى أن تم ايلولة موجوداتها الى المشروعات الملاحية التي بدأت في عهد اسماعيل باشا .

وفي هذا العهد الذي امتد من ١٨٦٣ حتى ١٨٧٩ ، شهدت البحرية التجارية تكرارا مماثلا - ان جاز التعبير - لما كان في عهد سعيد باشا ،

(١) منها : - أحمد كمال الطوبى : مرجع سابق ، ص : ٦٢ - د . سبر محمد طه : مرجع سابق ، ص : ١٣ .

- د . محمد فهمي لهيطة : مرجع سابق ، ص : ١٧٥ .

(٢) منها : - د . حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٢٨١ - د . محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٥٩ .

(٣) حسبما أفاد بذلك القائمون عليها في دار الوثائق القومية ، حتى انه حين اطلع عليها الباحث ، كان قد بدى العمل في تصنيف السجلات ، أما المحافظ فلم يكن قد بدء في تصنيفها بعد .

بدءاً من قيام الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية ١٨٦٤/٦٣ ، والتي آلت موجوداتها الى الشركة المزينة ٦٤ - ١٨٧٠ ، ثم انتهت ملكية النشاط الى الميرى من خلال مصلحة وابورات البوستة الخديوية التي استغرقت بقية حكم اسماعيل ، وامتدت بقاياها فيما بعد ، وقد تميز كلا المهدين بطروف تاريخية متفاوتة أدت الى هذه التحولات ، وان كانت في جوهرها تحمل سمات التطور ، التي اختلفت بطبيعة الحال عن فترة الانكسار التي عانت منها البحرية التجارية المصرية في عهد عباس باشا الأول ، ومن ثم كان رصد هذه الفترة التاريخية من الأهمية بمكان ، لما يعطيه من مؤشر يرصد التطور التاريخي لمصر والبحرية التجارية في ظل مختلف الظروف ، وهو ما تناقشهُ العناصر التالية ، لكل فترة على حدة .

## أولاً : في عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ - ١٨٦٣

### المرحلة الأولى : ارماسات قيام بحرية تجارية مصرية « شركة وابورات البحر الأحمر » :

إذا كان قد وُضِح من تناول نشأة محمد سعيد باشا البحرية اهتماماته بإنشاء سفينة خاصة بالملاحة النيلية « ذهبية » وذلك قبل توليه الحكم ، فلا شك أنه كانت تنتظره بعد توليه حكم مصر - السفن البحرية التي تربط مصر تجارياً بالخارج ذات الاهتمامات وهو ما ثبت بالفعل قبل تأسيس الشركة الجديدة ، وهذا ما جدد بالباحث أن يقرن تاريخه للبحرية التجارية المصرية ببدايات حكمه .

وقد توافرت القرائن التي تؤيد هذه البدايات ، منها كتابات معاصريه من المنتمين للبحرية ومنهم اسماعيل سرهنك (٣) ، الذي ذكر أن

(٣) اسماعيل سرهنك ( ١٣٦٩ هـ / ١٨٥٢ - ١٣٤٣ هـ / ١٩٢٤ م ) ابن سرهنك بك ابن عبد الله أفندي الذي التحق بالفرقاطة « الجفرية » ، عام ١٢٨٠ ، ثم فرقاطة البجيرة ١٨٣١ م ، وبعد عودته من حرب القرم عين ماعور للطايع سعيد باشا وفي عهد اسماعيل باشا عين قبطاناً للباخرة قلوب بالشركة المزينة ، ثم قبطاناً للباخرة المقلية ثم عين باشمعاوناً لنظارة البحرية ، وولد لهذا الأب ابنه اسماعيل المعروف باسماعيل سرهنك ، وقد تلقى هذا الابن العلوم بالمدسة البحرية ، ولما أتم تعليمه سافر الى إنجلترا والتحق بالبحرية الانجليزية ، وبعد عودته ارتقى الوظائف حتى صار ناظرًا للمعاش البحرية ، ثم وكيلاً لنظارة البحرية ، وهو المنصب الذي أحيل منه للمعاش برتبة فريق ، وقد تولى عام ١٩٢٤ ، وترك لنا بعض مؤلفاته الهامة ومنها حقائق الأخبار عن دول البحار .

١ - ذكي محمد مجاهد : الاعلام الشرقية في المائة الرابعة عشرة الهجرية ، الجزء الثاني ، القاهرة - ١٩٥٠ ، ص : ١٢ ، ٢٧ ، ٢٨ .

٢ - محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٦٦ .

محمد سعيد باشا بعد توليه أمور الحكم ، أصدر أمره الى حافظ خليل ناظر البحرية وقتئذ ياتبع زرخين (\*) ، وأربع بواخر حديدية كالتى لشركات الملاحة التجارية ، فلما اشتروها سميت الحجاز ، نجد ، القبارى ، جده ، وجعلت للبحر الأحمر ، كما جعلت بواخر الجعفرية ، السعيدية التمساح ، للبحر الأبيض المتوسط .

وفى موضوع آخر بذات الصفحة يشير الى حافظ خليل باشا ، الذى فصل من نظارة البحرية ١٢٧٣ هـ . ( ١٨٥٧/٥٦ م ) ، يذكر « لما صدر فرمان سلطاني . بانشاء الشركة الجديدة استقدم سعيد باشا جميع بواخر البحر الأبيض ( المتوسط ) ، والبحر الأحمر فى نقل البضائع من النخور المصرية الى أساكل (\*\*) الدولة العثمانية ببحر الروم والبحر الأحمر . . . »

وبالإضافة الى ذلك فقد ذكر أمين سامى فى مجال بيع الحكومة سفنا تجارية للشركة الجديدة . « أن إيجاع المجيدية أربع سفن نقالة ، كان بناء على ارادة سنية صدرت عام ١٨٥٧ ، ثم أورد أثمانها ، وإن كانت قد شلن فرنك .

اختلفت مسمياتها ، فكانت السفينة سوارين بمبلغ ١٠ ١٩١٧٩ ، ثم سعيد وتمساح وسويس بإجمالى ٢٠٢٥٠٠٠ فرنك . مع تعهد الحكومة بدفع ثمن ١٥٠ طونيلاطة فحم (٤) .

ومع ملاحظة أن بعض السفن كانت تحمل أسماء فى مواطن البناء الأصلية ، فانه كان يتم تغييرها أو تعريبها فى بعض الأحيان ، فإن هذه الاشارات تؤكد امتلاك الحكومة لسفن تجارية فى الفترة التى سبقت الشركة الجديدة ، ويدعم هذا القول ماورد فى بعض الوثائق ، فقد جاء فى أمر كريم مؤرخ ٣ رمضان ١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦٦ ) « ما يفيد أن وابور ( سفينة بخارية ) « السويس » كان ضمن ثلاثة وابورات تم شراؤها من سى فرنك

للحكومة ، وقد أخذته المجيدية بمبلغ ٣٣ ٦٦٥٨٠٤ (٥) .

(\*) من السفن العربية .

(\*\*) أساكل مفردا اسكلة ، تعنى مرقا ، واسلها « اسقالة » . - محمد حل

الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٣ .

(٤) اسماعيل سرهك : مرجع سابق ، مجلد ٢ ، ص : ٢٧٣ ، وسيتم تناول التفاصيل

فى الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية » .

(٥) حاد الوثائق القومية ( دواوين الخزمات - مجيدية ) : سجل م/١٣/٦ قيد

التحريات الصادرة عربى أفرنكى للمجيدية ، سائرة بتاريخ ٣ ن ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ

( مارس ١٨٦٦ ) من مدير القومانية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٧٦ .

لذلك يمكن القول بوجوب اتجاه قوى لدى الحكومة في مزاوله النشاط البحرى التجارى قبل قيام الشركة المجيدية ، بدليل أن هذه الشركة عند قيامها اشترت سفنًا من الحكومة ، وهذا النشاط الحكومى يتأكد - عدا هذه الأدلة - من كونه عاصر فى نهاياته حافظ خليل باشا الذى فصل من نظارة البحرية قبل المجيدية ، حيث تولاهما من بعده حافظ مصطفى باشا فى الفترة من ٧ أبريل ١٨٥٦ الى ١٥ سبتمبر ١٨٥٧ ، وإن كلن قد عاد إليها ثانيا حافظ خليل باشا بعد ذلك (٦) ، وكذلك وجود أمر كريم صادر الى محافظ السويس بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ ( أكتوبر ١٨٥٦ ) بشأن مصاريف ونظام سير السفن بين السويس وجبله (٧) .

وعلى الرغم من استقراء الوثائق على هذا النحو ، فإنه تظل الفترة كامنة فى ضرورة الوقوف على طبيعة ونظم النشاط البحرى التجارى المصرى فى هذه الفترة ، إذ أن ما ورد فى الوثائق لا يوضح اجابات كافية ، لأن ما عثر عليه ، خاصة من وثائق النصف الثانى من عام ١٢٧١ هـ ( يناير - يولية ١٨٥٥ ) ، جاءت به الإشارة فقط لتأسيس شركة تسيير وابور البحر الأحمر (٨) ، ثم جاءت إشارة لأمر عال صدر فى المحرم ١٢٧٢ هـ ( سبتمبر ١٨٥٥ ) تفيد صدور تعليمات بأكمال النقص الموجود فى مرتبات عمالة شركة بواخر البحر الأحمر من الخزينة - وذلك حسب النص - « لحين انتظام اشغال الشركة وادارها ربحا » (٩) .

وفى ضوء هذه الإشارة الأخيرة وسابقتها ، ما يفيد تأسيس شركة للملاحة التجارية ، ولكن هذه الشركة حتى سبتمبر ١٨٥٥ لم تكن قد انتظمت أمورها ، ومن ثم كانت تضمنها الحكومة تحت التأسيس فى اكمال المرتبات ، وهذا يرجع تبني الحكومة لهذا المشروع الوليد ، ومع ذلك فمن المرجح أنها كانت الارهاصات الأولى لقيام شركة بحرية فى أوائل عهد سعيد باشا ، كما أن معنى التوجه لذلك من خلال شركة ، يفيد بدء سياسة جديدة استهدفت السير على غرار أوروبا فى مزاوله الشركات لهذا النوع من النشاط .

ومما يلفت النظر أن تلك الارهاصة استهدفت تنمية مشاركة العناصر المحلية ( المصرية ) ، حيث لم يرد ذكر شخص أجنبى واحد

(٦) جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

(٧) دار الوثائق القومية (ديوان محية ) : دفتر ١٨٨٨ أوامر ، أمر رقم ٨ بتاريخ

١٤ صفر ١٢٧٣ هـ ( أكتوبر ١٨٥٦ ) أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٢٨ .

(٨) - : دفتر ٥٠٤ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٤٢٣ ، رقم ٧٩٤ ، ص : ٩ ، ١٤ .

(٩) - : دفتر ٥٠٥ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٧٣٥ صادر الى المالية ، ص : ١٣ .

و ضمن اللجنة التي عينته في بادئ الأمر للإشراف على أمورهما ، إذ كانت تلك اللجنة تتكون من « مهدي بك ، مختار بك ، إسماعيل فوزي بك ، نوبار بك (١٠) ، » ثم ضمت بعد ذلك كلا من « حسين كامي أفندي مدير الشرقية السابق ، حسين فوزي من المستودعين (١١) ، » وقد طُرأت بعض التعديلات على هذا التشكيل ، ففي أمر كريم صدر في ١٥ ذي الحجة ١٢٧٢ هـ ( أغسطس ١٨٥٦ ) تم تأليف لجنة تضم كل من إبراهيم فوزي رئيسا ، وعضوية كل من حسين كامي بك ، محمد سعيد أفندي الماعون بالخزينة ، وحسين فوزي أفندي « للنظر في تحويل أموال صندوق الأيتام كي يتم استثمارها بصفة المساهمة والربح في هذه الشركة التي أطلق عليها « شركة بواخر السويس » (١٢) ، وذلك في مقابل الأسهم التي تصدر باسم الشركة المذكورة ، وهذا بالنسبة لمن يوافق على تحويل أمواله من ذوي الاستحقاق ، أما من لايقبل التحويل فتصرف أمواله من صندوق الأيتام (١٣) .

وفي الواقع ، فإن هذه النصوص تضع الباحث أمام عدة استنتاجات ، في مقدمتها ، أن إتاحة الفرصة لمشاركة عناصر مصرية في مشروعات من هذا القبيل كانت تشبها مع السياسة التي انتهجها سعيه باشا إزاء حرية التجارة ، ثانيا : أنه في تلك الفترة المبكرة لم يكن قد اتضح بعد التوجه الأجنبي للباشا إزاء إشراك عناصر أجنبية في النشاط البحري التجاري ، وإنما كان الاعتماد على عناصر مصرية ، ثالثا : يرجع هذا التكوين المصري وجود كفاءات مصرية لديها الاستعداد في إدارة مثل هذه المشروعات ، وأخيرا فإن الإشارة لتحويل أموال صندوق الأيتام توضح نزوع الباشا إلى تكوين الشركات التي تعتمد في بعض مساهماتها على الأهالي ( العناصر المحلية ) ، ولم يكن نزوعه لأن تحتكر الحكومة البحرية التجارية في ملكيتها ، وهذا يعني اعتماد الباشا عن سياسة الاحتكارات .

على أن ثمة ترجيعا في أن يكون ذلك النزوع إلى تكوين شركة ، مرتبطا بضائقة الحكومة المالية ، التي ذكر البعض مقدماتها في تلك الفترة ، وخاصة عام ١٨٥٧ ، حيث لم تكن مرتبات الموظفين قد دفعت على الرغم من أن الميرى قد تم تحصيله في نفس العام مقدما ، وقد بلغت الأموال

(١٠) - : دفتر ٥٠٤ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٤٤٤ ، ص ٦ .

(١١) نفس المصدر والصفحة ، - رقم ٦٠٧ ، ص : ١٣ .

(١٢) ( دواوين الخدمات - مجدية ) : محظلة ١٢ خزينة ، وثيقة رقم ٥٧٤ بتاريخ

١٥ ذي الحجة ١٢٧٢ هـ من الجانب المالي إلى الغازندار .

(١٣) راجع ما تم تناوله عن هذا الموضوع في فصل خاص عنوانه « المؤسسون والمساهمون » في رسالة المؤلف غير المنشورة بجامة عين شمس .

المستحقة للبيوت التجارية ٨٠٠٠٠٠ جنيه انجليزي ، وفيه اثبتت إمكانية عقد قرض خارجي لأول مرة (١٣) .

ومن ثم يرجع أن إتاحة الفرصة لهذه المساهمات كانت نوعا من تخفيف مدفوعات الحكومة النقدية في رأسمال الشركة ، أو أن اللجوء إلى افتتاح المساهمات كان اضطرارا ، وعلى أية حال فقد كانت شركة وإبورات البحر الأحمر هي الأرهاصة الأولى للنشاط البحري التجاري المصري ، أما عن تغيير منماها بعد ذلك إلى شركة بواخر السويس ، فمن المرجح أن يكون ذلك بسبب تركيز نشاطها في محور ملاحى قصير يدور حول ميناء السويس ، حيث كان هذا الميناء هو موضع الاهتمام المركز آنئذ اتساقا مع المشروع الملاحى « قناة السويس » ، أو أن يكون مدلول ذلك محاولة قصر نشاط السفن التجارية بين السويس والقلاع النجاذية التى تم إحالتها على محافظة السويس منذ شوال ١٢٧٢ هـ ( يونية ١٨٥٦ ) (١٤) ، على اعتبار أنها أداة الربط بين تلك المواقع ، أو أن يكون ذلك تحديدا لنشاطها سواء لعلم توافر أعداد السفن ، أو لعلم إدارتها أرباحا ، حيث وضح من الإشارات السابقة ، أن مرتبات العاملين فى هذه الشركة ، قد تم استكمالها من الخزينة .

ويبدو أن هذه الأرهاصة ، كانت تضى بالنشاط البحري صوب تأسيس الشركة الجديدة ، حيث استمرت أموال صندوق الأيتام ( بيت المال ) ضمن رأسمال الجديدة ، كما استمر أيضا غالبية أعضاء لجنة الإدارة بعد ذلك فى إدارة الجديدة ، ويرى الباحث أن هذه الأخيرة كانت التطور فى الأرهاصة الأولى ومن ثم لم تكن وإبورات البحر الأحمر أو بواخر السويس إلا البداية ، بينما جاءت الجديدة تطورا لتلك البداية .

### المرحلة الثانية : الشركة الجديدة ١٨٥٧ - ١٨٦١ :

إذا كان العرض السابق قد أبرز حث سعيد باشا لمشاركة رأس المال المصرى فى المشروعات الملاحية ، فإن الجديدة قد جاءت مبعرة عن واقع مصر آنئذ ، حيث لم يكن بمقدور الأموال المصرية أن تستمر بمفردها فى الحلبة ، حيث نشهد فى هذه الشركة الجديدة مشاركة رأس المال الأجنبى ، مساهمة وإدارة ، سواء كان ذلك نتيجة للتوافد ، أو لاستقرار حرية

(١٣) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٣٦ .  
(١٤) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ١٦١٨ ج ٥ صادر مية ، رقم ١٨٩ بتاريخ ٢٣ شوال ١٢٧٣ هـ ، من الخازن إلى مفتش الروزنامة ، ص : ١٨٩ .



التجارة والاتجار ، أو تشجيعا من الباشا للعناصر الأجنبية أو الاستفادة هذه العناصر بالفرص المتاحة

وإذا كانت تجرية وإبورات البحر الأحمر أو بواخر السويس ، قد أبرزت اقدام رأس المال المصري الخالص ، وأثبتت أن المجيدية لم تكن كما ذكر البعض « أول شركة مساهمة للملاحة البحرية » (١٥) ، إلا أن المجيدية أثبتت وبحق « أول تجرية لشركة ملاحة تجارية يشارك فيها رأس المال المصري والأجنبي في عهد سعيد باشا » ، وجاءت نموذجا لمشروعات الفترة بعد تزايد استثمارات الأجانب .

وعامة فإن خطوات التدرج أو التحول من النشاط السابق « الارحاضة » صوب المجيدية ، لم تتفصح تفاصيله فيما تمت مطالعته ، ولكن يمكن القول بأن البداية الحقيقية لهذه الشركة جاءت مع صدور فرمان الشاهاني ( السلطاني ) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، بتصديقه وموافقته على قيام الشركة المجيدية نسبة الى الاسم السلطاني وكان ذلك بتاريخ أواسط شهر ربيع الأول ١٢٧٣ هـ ( نوفمبر ١٨٥٦ ) ، حيث جاء في مقدمته ما يفيد الموافقة والقبول على « تشكيل شركة بحرية لسير سفائن في البحر الأحمر والبحر الأبيض ( المتوسط ) باسم دولتنا العلية ، مدة امتيازها ثلاثون سنة ٠٠ » (١٦) .  
"Le Medjide Compagnie de Navigation a Vapeur sur la mer Rouge et la Mediterranee" (١٧) ، وقد ذكر البعض أن رأسمالها كان ٢٠ مليون فرنك ، مقسمة الى ٤٠٠٠٠ سهم قيمة السهم الواحد ٥٠٠ فرنك (١٨) ، وآلت الى هذه الشركة أموال وسفن الشركة السابقة « بواخر السويس » بالإضافة الى مساهمات أخرى من المصريين والأجانب (١٩)

(١٥) وزارة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ١٩ .  
(١٦) دار الوثائق القومية : سجل فرمانات ج . مكر : ترجمة فرمان ٨٥١ ، بتاريخ أواسط ربيع الأول ١٢٧٣ هـ ، من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر « فرمان تأسيس المجيدية » .

(١٧) - (دواوين الخدمات - مجيدية) : مخططة ٢ ملف بوالس الشحن ، قاعدة نقل بضائع د . م .  
Reglement du Fret

(١٨) - : سجل م/١٣/٦ قيد التصاريح الصادرة عربى أمريكى ، بتاريخ ٣ ن ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ من مدير المجيدية الى ناظر أمور خارجية ، ص : ٧٤ .  
« محمد كامل أمين ملحق : شرح القانون البحرى » ج : ٢ ، مطبعة البابى الحلبي ، مصر ط ١/١٩٤٧ ، ص ص : ٨٢٠ ، ٨٢١ .  
- شرح القانون التجارى الأهمى ، ص : ٤٢٤ .

(١٩) للمزيد تم تناول ذلك تفصيلا في الفصل الخامس « المؤسسون والمساهمون » وهو ضمن دراسة الباحث غير المنشورة المخطوطة بجامعة عين شمس ١٩٩١ ، ولم ينضمه هذا الكتاب .

ومن المرجح ان اقتراح اسم الشركة كان من سعيد باشا ، على الأقل دليلا على حسن نواياه تجاه السلطان العثماني ، خاصة ازاء خضم مشكلات القناة ، وعلى اعتبار أن هذه الشركة تشارك القناة في الاهتمام الملاحي ، بيد أن هذه التسمية كانت لها دلالات أخرى على سعيد الازمات ، فهي بذات النسب السلطاني الذي يظل أملاكا عثمانية شاسعة تقيم مناطق بحرية كثيرة ، وبمعنى آخر كان هذا النسب طريقا لحصولها على بعض المزايا الملاحية في الموانئ العثمانية ، أو على الأقل الرضا السلطاني كما أن سفنها العاملة في البحار تخضع للراية العثمانية تبعا لكون مصر ولاية من ولاياتها ، وكان معنى صدور المرسوم أن المشروع الذي تقدم به الوالي قد نال التأييد العثماني في مجال العمل البحري الدولي .

أما النظم الأساسية للشركة وما منح لها من امتيازات ، فقد تضمنتها مواد فرمان التبضع (١٩) ، حيث نصت المادة الأولى ، على أنه إذا انتهت مدة الامتياز ورغب في تجديدها ، أو تغيير النظام بشكل آخر ففي هذه الحالات يجب استئذان الدولة العلية .

وبعد نصت المادة الثانية على أنه ، لكون هذه القومية ( الشركة ) تتعلق بالحكومة المحلية ، فإن جميع السفن التي تعمل فيها تحمل علم الدولة العلية كسفن مصر الشاهانية ، وعليه إذا ظهر أى نزاع من طرف أحد المساهمين على الحكومة ، يكون الفصل والحكم بمقتضى قانون المحكمة التجارية ، وبالزوم للمراجعة للخارج لفصل النزاع مطلقا .

ولعل أهمية هذا النص في أنه يمس مساهمات الامتيازات الأجنبية وحقوق الأجانب في المشاركة في مثل هذه المشروعات ، ولكنه في ذات الوقت يوضح كيفية حل المنازعات مع المساهمين منهم ، فهي أنها تخضع للمحكمة التجارية ، ولا يتم النظر في هذه النزاعات في الجيارج ، حيث الملكية للحكومة المصرية (٢٠) ، وأما إبحار السفن دوليا فهي كما أشير سابقا تحمل أو ترفع العلم العثماني ذي « اللون الأحمر » (٢١) .

وقد ذكرت المادة الثالثة أن الضباط والأنصار الذين سيجعلون في بواخرها ، يتم اختيارهم من بين المترشحين من « أساطيل الهمايوني الكائنة

(١٨) دار الوثائق القومية ( فرمانات ) : ترجمة فرمان رقم ٨٥٦ مكرر ج • بتاريخ اواسط ربيع الأول ١٢٧٣ هـ من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر « فرمان تأسيس الشركة الجديدة » .

(١٩) المصدر نفسه ، وسيتم الحديث تفصيلا عن سائر الموضوعات في المجلد التالي « لائحة البحرية التجارية - التوكيلات البحرية - نقل الركاب والبضائع » .

(٢٠) « عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ٥٠ ج ١ ، عاشر (٢) ص : ٢٩٦ .

في ترسانة دار السعادة ( الأستانة ) أو الاسكندرية ، بشرط أن يكون لديهم المأوى كاف بأعمالهم واحتياجاتهم ، ثم أشارت المناقشة الواردة إلى أن سفن الشركة مكلفة بنقل مأموري الحكومة والمهندسين البحرية والبحرية بنصف الأجرة المقررة ، وتوصيل التحريات الرسمية والأوامر الموجودة إلى الموانئ مجاناً ، ولا تقبل الركاب الماديين عن طريق توصية أو التماس ، أي لا يتم انتقالهم بالمجان أو بدون أجرة .

وفي مقابل هذه الأمور تضمن الفرمان بعض الامتيازات ، التي كان قد طلبها شخيد باشا في التجهيزات المتبقية من الباب العالي ، حيث أشارت التواد من الخاصصة إلى التلمصعة إلى أن كل الأدوات والآلات التي ستحضر للقومبانية من الخارج من أي نوع « معفاة من الرسوم الجبركية » .

كذلك تقرر إنشاء ترسانة في القنصلية أو المستنصرية لأجل إصلاح السفن ، وكذلك في الموانئ الأخرى أن تطلب الأمان ذلك ، حتى أن تدفع الشركة التكاليف ، كما أن الأراضي اللازمة للاستصلاحات تعطى للشركة مجاناً إذا كانت مملوكة للحكومة المصرية ، عدة الخوانى الأخرى وخاصة مصوع فهي بأجر ، وبعد انتهاء مدة الامتياز تسترد الحكومة أرضها مجاناً من الشركة ، وتدفع أثمان المباني والانشاءات إذا وجدت .

وعلى هذا الأساس جاءت المجيدة ، وقد امتلكت سبع سفن تجارية سواء بالأيولة من الشركة السابقة « بإواخر السويص » ، أو بالشراء مما كانت تمتلكه الحكومة ، وقد عملت أربع من هذه السفن في البحر الأحمر ، وثلاث في البحر المتوسط .

وقد وضعت المجيدة تحت رئاسة الأمير مصطفى قاضل ابن إبراهيم باشا ، يعاونه مجلس إدارة ، تم انتخاب أعضائه واعتمادهم عن طريق الجمعية العمومية ، التي تم تشكيلها من الأعضاء المؤسسين والمساهمين ( أرباب الحصص ) .

وقد كان هذا المجلس خليطاً من المصريين والأجانب ، من بينهم نائب الرئيس وكان نوبار بك ( باشا ) ومدير عموم الشركة ، ولم يكن هذا المجلس ثابتاً في شخصياته أو أعداده ، حيث كان التغيير يتم وفق ما تراه وتقرره الجمعية العمومية .

وقد ضم هذا المجلس في بدايته علاوة على نوبار بك ، كل من الأعضاء عبد الله بك ، حسن كامل ( كامي ) بك ، اسماعيل فوزي بك ، مختار بك ، سعيد أفندي ، ومن الأجانب المسيو. تريكو Dumreicher والمسيو ليفي ، المسيو باستري Pastre ، المسيو روسينرور

Ruyssenaers ، قنصل هولندا العام ، هوج ثوربيرن Hoge-Thurbern ،  
المسيو زكالي Zaccali (٢١) :

وكما هو ملاحظ فإن هذا المجلس قد ضم بين أعضائه أسماء شاركت  
في إدارة الشركة السابقة على الجيدة ومنهم « نوبار بك » ،  
اسماعيل فوزي ، مختار بك ، سميد أفندي وهذا يدعى ما ذهب إليه  
الباحث في القول بأنها كانت تحولا على طريق التطور في النشاط ،  
كما ضم أجنبيا اتساقا مع كونهم مساهمين جدد تحتم نظم الشركات  
تمثيلهم في الادارة ، وكانت هي الأخرى معلما على طريق المساهمة المصرية  
والأجنبية في هذا المشروع .

غير أنه نشأت صعوبات جمة (\*) اعترضت مسيرة مجلس الإدارة ،  
فقدم الأمير مصطفى فاضل ( ناظر ديوان المالية منذ ١٨٥٧ ) استقالته من  
رئاسة الشركة بتاريخ ١٧ شعبان ١٢٧٦ هـ ( ٩ مارس ١٨٦٠ ) ( ٢٢ ) ،  
ولكن يبدو أنه لم يتم قبولها ، حيث عقدت الجمعية العمومية اجتماعها في  
٣٠ ابريل ١٨٦٠ برئاسة ، وفي هذا الاجتماع تقرر أن يكون مجلس  
الإدارة من أربعة أعضاء فقط تحت رئاسته ، وكانوا ثلاثة مصريين هم  
نوبار بك ، عبد الله بك ، عبد الرحمن بك ( رشدي ) ، وأجنبي واحد هو  
ادوار ديرفيو الذي كان مديرا للشركة ، ولكن حل بدلا منه في التاريخ ذاته  
عبد الرحمن بك ( ٢٣ ) ، وذلك أثر حركة شاملة استهدفت تعيين الادارة ،

(٢١) - دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مصرية ) : سجل م/٧/٢ قيد  
التحريرات الصادرة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى حسن افندي وكيل  
السويس ، ص : ١ .

- سجل م/٦/٢ قيد التحريات الصادرة ، رقم ١ بتاريخ ١١ شوال هـ ( ١٨٦٠ )  
من مدير الميمنية الى المدير السلف ديرفيو ، ص : ١ .  
- جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٣ .  
- عبد الرحمن الرافعي : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ٤٠٦ .

(\*) سيتم تناول ذلك في الفصل الخامس « الإدارة الموصية للبحرية التجارية المصرية » .

(٢٢) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مصرية ) : مخططة رقم ٣ ، ملف  
مكاتبات مجلس ادارة القومانية الميمنية عن :

Ducoment No 383, Le Prinse President du le Conseil d'Administration  
de la Medjdie Messieurs les Administrateurs, Alexandria 9 Marce  
1860.

(٢٣) - : سجل م/٦/٧ قيد التحريات الصادرة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من  
الخواجة ديرفيو الى وكيل الميمنية بالسويس وآخرين ، ص : ١ .  
- سجل م/٦/٣ صادر دواوين عربي ، رقم ١ بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٧ هـ/ ١٢ مايو  
١٨٦٠ من المدير الى الوكلاء ، بصر ، ص : ٣ .

واحلال العنصر الوطني ( المحلي ) محل الأجانب ، وعلى حد تعبير الوثائق  
« حيث لا فائدة لهم في المستقبل » (٢٤) .

ويبدو أن هذا التفسير كان جزءا من حركة شاملة سرت في المجتمع  
أثر تغير سياسة الحاكم ، التي عبر عنها في خطبة سابقة بتاريخ  
١٩ نوفمبر ١٨٥٩ واعتبرها أحمد عرابي أساس «مصر للمصريين» (٢٥) ،  
وإن كان قد أقرن بذات الخطبة اقراره معاشات وبعض أراض لمن يترك  
خدمة الميرى (٢٦) .

وإذا كانت تلك الخطبة قد جاءت في أعقاب الخلافات الشخصية  
والسياسية الدولية من جراء مشروع القناة - أبان توتر واضطراب - وقد  
سبقت الإشارة الى ذلك في ظروف قيلم النشاط ، إلا أنها تركت آثارا  
عانت منها الشركة الجديدة ، فقد استشرت الخلافات بين عاملها المصريين  
مع الأجانب من جانب ، وانسحاب المساهمين الأجانب من ناحية أخرى ،  
خاصة بعد صدور الأمر العالي في ابريل ١٨٦٠ ، بأن تشتري الشركة على  
دمة الحكومة الأسهم التي للأوربيين .

وبالطبع لا يمكن انكار فائدة التمهيد خاصة في الاستثمارات مادامت  
رؤوس الأموال قادرة على ذلك ولكن مما زاد من فداحة الأمر بالنسبة  
لمسيرة الشركة ، أن خزانتها كانت تعاني من نقص السيولة النقدية ، وقد  
أشارت الى ذلك وثيقة مؤرخة ٣ رمضان ١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦١ ) بأنه  
لم يكن « موجودا بالكومبانية نقدية قيمة الاسهم الخمسة ملك الخواجة  
كاليكو بولو » . كما أشارت في نفس الوقت الى أن « حصص الأماي  
جاري مشتراها بمعرفة المالية » (٢٧) .

أي أن الأمر لم يقتصر على خروج ذوى الخبرات الفنية من الأجانب ،  
وانما رأس المال الأجنبي الذي سرعان ما تبعه رأس المال المصري ، وبمعنى  
آخر لم تكن الشركة مهياة ماليا أو فنياا للتجاوب ، أو لتجنب الآثار التي

---

(٢٤) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدة ) : سجل م/٨/١ قيد  
التحريرات الصادرة عربى أفركى ، بتاريخ ٢٥ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الخواجة بولات  
وكيل المجيدة بجدة ، ص : ٦١ .

(٢٥) أحمد عرابي : مذكرات عرابي ( كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة  
المصرية ) ، دار الهلال ، ٥٠٥ : ص ، ص : ١٦ ، ١٧ .

(٢٦) د - محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان « تاريخ وحدة وادى النيل السياسية  
١٨٢٠ - ١٨٦٩ » ، دار المعارف مصر ١٩٥٧ ، ص : ٤٧ .

(٢٧) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدة ) : سجل م/١/٣ قيد  
التحريرات الواردة والصادرة عربى أفركى للمجيدة ، بتاريخ ٣ ن ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ  
( مارس ١٨٦١ ) من المدير الى ناظر أمور خارجية ، ص : ٧٤ .

تبرجت على القرارات السياسية أو متغيراتها ، فكان من الطبيعي أن تصطب بالخلل في الجانبين ، خاصة وإنها كانت في طور البدايات قياساً بمتى الامتياز ، ولأنه في هذا الطور تقوم مثل هذه المشروعات باستكمال بنية النشاط وتدارك النقص ، فكانت هذه الأمور إيداعاً بانتهائها ، خاصة وأن الحكومة كانت هي الأخرى تعاني من الضائقة المالية ، وبذلك تكون المجيدة قد قدمت نموذجاً لأحد مشروعات الفترة ، وكان من أهم سماته البداية الطموحة ، والانفتاحة الأجنبية ، ثم عدم التجانس ، وعدم اكمال المسيرة للنهاية ، ومن ثم الانهيار ، ولم يكن أمام الحكومة من أمر ، سوى التقيام بطبع سندات للأشهر لسداد الخصص لأربابها على عشر سنوات ١٨٩٢ - ١٨٧٢ ، وكان إجمالي المبلغ ٣٤٨٧١٨ جنيهًا مصرياً (٢٨) . حسب تقدير البعض ، ونحو ٣٤٠٠٠٠ جنيه لدى البعض الآخر (٢٩) .

وفي نهايات أغسطس ١٨٦١ صار إيقاف السفن بالموانئ لعدم التوازن بين مصروفاتها وإيراداتها ، ونص الأمر العالي على أن تبدأ هذه السفن عملها وفق نظم أخرى ، اعتباراً من توت ١٥٧٨ ( ١٠ سبتمبر ١٨٦١ ) تحت اسم « مصلحة الواپورات الميرية » (٣٠) ، وعلى اعتبار أن هذا النشاط لم يعد من خلال شركة ، وإنما في صورة مصلحة حكومية .

### المرحلة الثالثة : مصلحة الواپورات الميرية :

من خلال تصفية الشركة المجيدة ، وتحول سفنها لمصلحة وإپورات ميرية ، برزت عدة عوامل ارتبطت بما كان متصلاً بشخصية الحاكم وظروف التبادل الخارجي ، إذ لم يكن أمام محمد سعيد باشا بعد انسحاب المساهمين ، سوى أحد سبيلين ، إما أن يستمر وجود بحرية تجارية مصرية ، أو تتم التصفية النهائية .

ولما كانت تصفية هذا النوع من النشاط ، ستحرم مصر من محور نشاط بحري هام لها ، تبعاً لموقعها الجغرافي الملاحي وعلاقاتها الخارجية ، ويحقق لها مظهراً سيادياً في مواجهة السفن الأجنبية ، بالإضافة إلى اكتساب بعض العناصر المصرية خبرات ملاحية خلال السنوات السابقة ، ويعمل .

(٢٨) جون مارلو : مرجع سابق . ص : ٢٥٣ ، ٢٦٣ .

(٢٩) جليل خانكي : مرجع سابق . ص : ٣٦٤ .

(٣٠) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدماة - مجيدة ) : سجل م/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة عربي افرنكي الإدارة رقم ٣ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٧٨ هـ ( سبتمبر ١٨٦١ ) من مدير المجيدة إلى دسئ قيودان مملون المجيدة بالمحروسة . ص : ٧٣ .  
- سجل م/١٠/١٦/١ دفتر قيد التحريرات الصادرة ، رقم ٣ بتاريخ ٢٦ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ( ١٨٦٢ ) من مدير المجيدة إلى ناظر ديوان المالية . ص : ٩٨ .

هذا النشاط ميدانا هائلا للافادة من الحريجي المؤسسة البحرية لحماية نفع  
تقلص دور الاسطول البحري .

لهذه الأسباب لم يكن مناسباً التصفية النهائية للبحرية ، خاصة وأن  
الباشا كان عليه الاستمرار في النشاط البحري كنوع من اثبات  
الذات حيال تخلي الأجانب ، من حيث نزوعه شخصياً الى تصفية مشاركاتهم  
في أعقاب خطبة نوفمبر ١٨٥٩ ( ٣١ ) ، بالإضافة الى استخدام البحرية  
التجارية في الأمور السياسية ، بعد أن بدت كأنها البديل الوحيد المتاح  
عوضاً عن الاسطول البحري ( ٣٢ ) .

ولما كان هذا النشاط قد بدأ في كنف وملكية الحكومة ، حتى بعد  
تطوره لشركة وإبورات البحر الأحمر ، لذا لم تكن العودة ثانية للحكومة  
بالشيء الجديد ، خاصة - وكما سبق القول - أن غالبية سفن المجيدية  
كانت ملكاً للحكومة وتم بيعها للمجيدية ، ثم آلت هذه السفن ثانية  
للحكومة ، وإن كانت في هذه الأخيرة قد أضافت - بعد تحرير السندات  
للمساهمين - أعباء مالية على الباشا .

لم يكن لديه من خيار سوى تشغيل هذه السفن ثانية من خلال  
الحكومة وعدم تصفيتها ، خاصة أنه كانت قد استقرت لهذه السفن  
خطوط سير ملاحية (\*) تخدمها مكاتب وتوكيلات في عدة موانئ ، وكذلك  
بعض الانشاءات .

لذلك صدرت الأوامر تشسير الى تصفية المجيدية ، وأيلولة كافة  
أمورها للميري ، حيث أصبحت مصلحة الوابورات الميرية ، مع بداية  
توت ١٥٧٨ ( ١٠ سبتمبر ١٨٦١ ) ( ٣٣ ) ، وكان ذلك يعني إلغاء مجلس  
إدارة المجيدية وعودة التبعية الاشرافية الكاملة للحكومة ( ٣٤ ) .

وقد تبع ذلك توجيه التعليمات الى رجمي قبودان معاون المجيدية  
لعمل الجرد لكافة السفن ومهماتهما ، وكانت المتواجدة منها آنذ في البحر

( ٣١ ) د . سمير مجيد طه : مرجع سابق ، ص : ٢٥ .

( ٣٢ ) السيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٥٣ .

( \* ) سيتم تناول ذلك في الفصل الخامس « محاور النشاط الخارجي - خطوط السير » .  
( ٣٣ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الصناعات - مجيدية ) : سجل م/٤/٣ قيد  
التحريرات الصادرة عربي أفرنكي الادارة ، بتاريخ ٢١ ربيع الآخر ١٢٧٩ هـ ( ١٨٦٢ )  
من مدير الوابورات الميرية الى وكيل عموم المرور والسكة ، ص : ٣٢٩ .  
- سجل م/١٠/١٦ قيد التحريرات الصادرة ، رقم ٣ بتاريخ ٢١ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ،  
من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٩٨ .

( ٣٤ ) - : سجل م/٤/٣ قيد التحريرات الصادرة عربي أفرنكي ، رقم ٢ بتاريخ  
٢١ رجب ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦٢ ) ، من المدير الى رجمي قبودان معاون المجيدية ، ص : ٧٦ .

الأحمر أربع سفن ، وتضمنت التعليمات ٠٠ « لأجل المساعدة والنجاح قد حررنا لوكيل القومانية بالسويس ، أنه يعني برفقتكم واحد من التوكيل ، وأن خوجة كل واپور يكون كاتباً لكم ، وبعد نهاية الجرد يصير فتح المحاضر من ضابطان (\*) الوابورات ، ومن يتعين من التوكيل ، وتطهى صورة منه للسواري ( القائد ) ، ويرسل هنا صورة ، وتحفظ بصورة بالتوكيل ، يضاف عليها ما يصرف للوابور لفاية وقت قيامه بدءاً بوابور حجاز وبعده واپور نجد فوابور حده ثم قبارى ٠٠ » ( ٣٥ ) .

ويعنى هذا النص أن الجرد كان يتم عن طريق لجنة يرأسها وكيل ( معاون ) الشركة ، وإن السفن كانت بخارية ولذلك أطلق عليها مجازاً « الوابورات » التى ينصرف فى الأساس الى ماكينة التشغيل التى تدار بها السفن البخارية (\*) ، وقد كانت أربع سفن ، وهنا تجدر الإشارة الى أن واپور نجد كان يسمى قبل ذلك « برشيان » ، ثم غير للاسم السابق فى يولية ١٨٦٠ إبان حركة التعريب الشاملة ( ٣٦ ) ، وكان محور عمل هذه السفن البحر الأحمر .

بيد أنه فى وثيقة لاحقة مؤرخة ١١ رجب ١٢٧٨ هـ ( فبراير ١٨٦٢ ) ، اقتضت الادارة السنية أن ترسل منهم اثنتين للاسكندرية ، وذلك بعد اكتمال مرور الحجاج وهما « الحجاز ، نجد » ( ٣٧ ) ، وقد وجدتا سفينتين أخريين لم يتم ذكرهما بمحضر الجرد أو خطوط السير ، وهما سفينتى « سعيد ، التساح » حيث كانتا فى مرسيليا للإصلاح ، ولذا تم اضافتهما على المبرى بعد اصلاحهما ، وذلك بأثمانهما الأصلية ونفقات الإصلاح ( ٣٨ ) ، ولم تكن طاقة عمل سفن هذه المصلحة - بهذه الصورة - بنفس كفاءة عمل المجيدية وإنما تزاول نشاطها محدوداً .

(\*) ضابطان : جمع ضابط باللغة التركية .

(٣٥) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدية ) : سجل م/٢/٢ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى رقم ٣ بتاريخ ٧ رجب ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦٢ ) من المدير الى رضى قبودان معاون بالمحروسة ، ص : ٧٦ .

(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلاً فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية » .  
(٣٦) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٦ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى للمجيدية ، بتاريخ ٢٧ يولية ١٨٦٠ من المدير الى القبودان كرميش كوندان واپور نجد ، ص : ٦١ .

(٣٧) - : سجل م/٤/١ قيد التحريرات الصادرة قلم ادارة المدير ، رقم ٤ بتاريخ ١١ رجب ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦٢ ) خطاب عن ارادة سنية الى ناظر المالية ، ص : ٩ .  
(٣٨) - : سجل م/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة عربى أفرنكى ادارة للمجيدية ، رقم ٧٧ بتاريخ غرة محرم ١٢٧٨ هـ من المدير الى ناظر المالية ص : ٢٧٣ .  
: - ( ديوان مجية ) : دفتر ١٩٠٢ أوامر عربى ، رقم ٢٠ بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، امر كريم الى قلم شيازمات ، ص : ٩١٧ .



على أية حال ، فإن عملية تيمية هذه المصلحة للمرى أو أولولة  
المجيدة لها ، كانت تستمد جذورها من واقع فرمان الذى كان قد صدر  
بتأسيس الشركة المجيدة ، الذى أشار فى مادته الثانية إلى أنه حينما  
تنتهى مدة القومانية تسترد الأراضى التى أعطيت لها من الحكومة مجانا  
بلا بدل ، أما إذا كانت عليها أبنية أنشئت من طرف الشركة تدفع أثمانها  
حسب اتفاق الطرفين ، أو بمعرفة أهل الخبرة (٣٩) .

أما الاشراف العام فى ادارة المصلحة ، فقد أسند الى عبد الرحمن  
رشدى بك ( مدير المجيدة سابقا ) ، وكان يشار اليه على أنه ناظر  
الوابورات بالسويس تارة ، وعلى أنه مدير الوابورات الميرية فى البحر  
الأحمر تارة أخرى (٤٠) .

ولعل هذه الاشارة تكشف عن محدودية نشاط سفن هذه المصلحة ،  
التي لم تمتد للبحر المتوسط بنفس ما كان فى المجيدة ، وانما ركز عملها  
فى البحر الأحمر وكانت تتحرك بصورة مكثفة من وإلى السويس والذى  
تم بالفعل عام ١٨٦١ ، وكان محاولة لتنشيط عمل هذه السفن .

ولكن وحسبما سبقت الاشارة ، فقد حولت سفينتان هما « الحجاز  
ونجد » للبحر المتوسط منذ فبراير ١٨٦٢ ، ويرجع أن ذلك كان نتيجة  
بده ازدهار تجارة القطن البحرية ، ومع ذلك قلت أعداد السفن العاملة فى  
البحر الأحمر مثلما قلت تلك التى كانت فى البحر المتوسط ، وأصبحت  
المضلة الحقيقية التى تعطى نموذجا للتدهور ، سفينتان فى السويس عليهما  
القيام بأعباء أربعة من قبل ، واثنان فى البحر المتوسط ليس بوسعهما  
فعل الكثير إزاء تطور حركة التبادل الخارجى خاصة فى ميناء الاسكندرية ،  
ومن ثم بدت الصورة مهلهلة لامكانات البحرية التجارية المصرية فى  
أواخر عهد سعيد باشا .

ومع تولى اسماعيل باشا مقاليد الحكم ، وقد اترضحت لديه الصورة  
هكذا ، كان من الطبيعى أن يدرك مدى القصور الذى يعترى النشاط

---

(٣٩) « فرمان تأسيس المجيدة » ، والنصوص الأصلية ضمن ملاحق الدراسة فى  
المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ ، للباحث وبفس عنوان هذا الكتاب .  
(٤٠) « دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنه ) : دفتر ٥٣٦ أوامر ، قسم لاني ،  
بند سابعة ، بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ ( ١٨٦٢ ) أمر صادر الى مذكورين منهم عبد الرحمن  
رشدى بك ناظر الوابورات بالسويس ، ص : ٥٥ . - المصدر نفسه : أمر صادر الى  
عبد الرحمن رشدى بك مدير الوابورات الميرية ، ص : ٥٥ .  
- مطبعة ١٠٢ تراجم دلائر ، ملف ٤١ أوامر صادرة ، أمر رقم ٥٣٣ بتاريخ  
١٨ شعبان ١٢٧٩ هـ ، صادر الى عبد الرحمن رشدى بك مدير الوابورات للميرية فى  
البحر الأحمر .

البحري ، ولا كانت لديه الرغبة الحقيقية في تطوير هذا النشاط من ثم أصدر أمره القائل في ٢ ذي الحجة ١٢٧٩ هـ ( ٣١ مايو ١٨٦٣ م ) بإبطال مصلحة الواپورات المصرية ، وتضمن هذا الأمر التنويه الى أن الواپورات المسيية « مسير ادارتهم بواسطة قوميانية » ( ٤١ ) ، وأنه يتم افعال حسابات المصلحة لغاية ٢٤ شتنس ١٢٧٩ ( ٣١ مايو ١٨٦٣ ) ( ٤٢ ) ، حيث كان تاريخ الاقفال هذا ، هو بداية قيام « الشركة المصرية لى سياحة السفن البخارية » ، ومنها تبدأ حلقة أخرى .

وتجدر الإشارة الى أن حسابات المصلحة الملقاة وكافة دفاترها أرسلت الى ديوان المالية بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) ( ٤٣ ) ، كما أنه تم استخدام مطبوعات المجيدية نفسها دون تغيير جوهرى فى الدفاتر ، بالإضافة الى أنه على الرغم من هذه التحولات ، فإن اسم المجيدية ، ظل مستمرا فى الفرمانات عثمانية حتى البنوات الأولى من عهد اسماعيل باشا ( ٤٤ ) ، وربما كان مرجع ذلك عدم قيام سعيد باشا باخطار السلطان بالتماس الغاء ما يحمل الاسم المجيدى لحساسية مثل هذا الطلب ، كما أن المصلحة ومصر ذاتها تابعتان له ، أو قد يثار القول بأنه كان بوسع اسم المجيدية أن يستمر عنوانا كما هو فى ظل ملكية المرى ، ولكن حتى هذا القول ليس له من الأسانيد التى تثبت التغير فى طبيعة الملكية من شركة الى مصلحة حكومية ، وربما كان هذا التحول نتيجة وجود الأزمات السياسية بين السلطان والباشا بسبب القناة تارة ، والأجانب المضادين تارة أخرى ، علاوة على موقف سعيد باشا من حملة المكسيك التى عاصرت الفترة ، وأصابته من الأخرى جو العلاقات بينهما بالفيوم ، ومن ثم كان الإطاحة بالاسم المجيدى جزءا من هذه الآثار .

على كل فقد كانت الشركة المصرية بداية جديدة فى ظروف مختلفة ، وذلك ما يناقشه العنصر التالى .

- 
- ( ٤٦ ) - ( دواوين الخدمات - مجيدية ) : سجل م/٤/٦ رقم ٨٠ بتاريخ ٢ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ، من باشمعاون جناب خديوى الى حضرة المدير ، ص : ٢٨ .  
 - سجل م/٣/٦ صادر عربى الادارة ، رقم ٣٣٧ بتاريخ ١٤ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ، من مدير الواپورات الى يعقوب أفندى وكيل السويس .  
 ( ٤٦ ) - : سجل م/٣/٦ صادر عربى أفندى الادارة ، ترجمة خطاب باللغة الفرنسية بتاريخ ١٥ يونية ١٨٦٣ من المدير الى الخواجة ديرقيو ، ص : ٣٩٧ .  
 ( ٤٣ ) - : سجل م/٧/١ صادر عربى أفندى الادارة ، سايرة بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٠ هـ ، من وكيل واپورات البحر الأحمر الى وكيل لىالية ، ص : ٣٩ .  
 ( ٤٤ ) دار الوثائق القومية ( محافظات الأبحاث ) : مخططة ١٢٥ فرمات ، ترجمة فرمان ٨٩٨ بتاريخ ١٥ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر .

## ثانيا : فى عهد اسماعيل باشا ١٨٦٣ - ١٨٧٩

من خلال ما سبق تناوله من ظروف قيام النشاط البحرى ، بات واضحا أن مقدرات هامة كانت تنتظر البحرية التجارية المصرية فى صورتها السالفتين الشركات والميرى ، حيث تطورت بنية المجتمع وعلاقاته الخارجية على مختلف الأصعدة ازاء هذا النشاط ، وذلك منذ بدايات حكم اسماعيل باشا ، بدءا من شخصية الحاكم ونمو ثروات كبار الملاك والأجانب ، التى تدفعهم للمشاركة فى مثل هذه المشروعات ، ثم تطور ظروف المواقع الملاهى ، وكذلك عمليات التبادل الخارجى المختلفة •

لذلك فقد شهد هذا العهد مشروعات فاقت ما تم فى عهد سلفه ، ففى البداية جاءت الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ثم حولت الى العريضة ، وان كان قد تمت تصفية الأخيرة وآلت موجوداتها الى مصلحة حكومية قامت على أثرها وعرفت بمصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أو مصلحة الواجورات الخديوية عسبما كان يطلق عليها فى بعض الأحيان ، وقد كانت هذه المشروعات الثلاثة واضحة المعالم فى معاير النشاط الملاهى ، بدرجة فاقت فى الواقع ، ما كان على شاكلتها فى عهد سعيد باشا ، ليس هذا فحسب ، وانما تفوقت فى الإمكانيات من حيث أعداد السفن والعاله وغيرها •

وإذا كان النشاط البحرى فى أواخر عهد سعيد باشا قد انتهى الى حالة من التقهقر ، الا أنه وفر فى الواقع تجربة خاضتها رؤوس الأموال المساهمة ، كما وفر خبرات ملاحية ، فضلا عما وجد من السفن ، أى أن عهد سعيد باشا وفر نواة يمكن أن تثمر فى عهد اسماعيل باشا ، وهذه النواة ازاء تنوع أو تطور أطرافها أو الظروف الملائمة ، يصبح لديها القدرة على مزاوله النشاط ، ومن ثم تكون البداية •

### للمرحلة الأولى : الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية :

بعد أشهر قليلة من ارتقاء اسماعيل باشا كرسى الحكم ، وفى بدايات شهر ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ( أواخر مايو ١٨٦٣ ) ، اجتمع بضعة أشخاص

من كبار الملاك المصريين ذوى المناصب ، مع بعض المستثمرين الأجانب ،  
ومن بينهم ذوو الخبرات الملاحية (٤٥) .

وقد انتهوا فى اجتماعهم هذا الى الاتفاق على تأسيس شركة ملاحه  
بحرية باسم « القومبانية المصرية فى سياحة السفن البخارية ( التجارية ) » ،  
ونطاق عملها البحرين الأحمر والمتوسط ، ثم قاموا بتحرير التماس من  
خمس عشرة بندا ، يتضمن أمورا تنظيمية وإدارية ، لكى يتم تقديمه  
للخديوى اسماعيل للحصول على الموافقة والاذن بقيام الشركة .

وقد تمت موافقة الباشا وصدر أمره العالى المؤرخ ٥ ذى الحجة  
١٢٧٩ هـ ( ٢٤ مايو ١٨٦٣ ) موجها الى عبد الحليم باشا ، وقد جاء فى  
مقدمته ما نصه :

« قد علم لنا الانهاء المقدم من مؤسسين القومبانية .. وعلى حسب  
الرضى والقبول ، قد وافق لدينا اعطائهم الرخص المقتضية والمساعدات  
فيما يلزم لمدة ثلاثين سنة ، على الأوجه المبينة والشروط المشترطة ، فيما  
اقتضى تدوينه بالخمس عشرة بندا .. ببيان ما اشترط فيها من الاجراء  
بموجبه فى هذا الخصوص ، وان تكون تلك القومبانية تحت رئاسة دولتكم ،  
ولأجل الاجراء بمقتضى ما فيها ، ينهى التنبيه على المؤسسين المذكورين  
بأعمال النظامنة اللازمة .. كى بورودها لطرفنا والمعلومية بما يصير  
ترتيبه ... يتحرر لمولتكم » (٤٦) .

ويمكن التوقف هنا امام عدة نقاط ، أولا : ظروف الاجتماعات  
التمهيدية ، ثانيا : بنود الانهاء ( الالتماس ) ، ثالثا : اختيار عبد الحليم  
باشا ، رابعا : النظامنة ( اللائحة الأساسية ) .

---

(٤٥) ضم هذا الاجتماع كل من ( اسماعيل راجب باشا ، باشماون جناب داوى  
« الديوان الخديوى » ، محمد شريف باشا رئيس مجلس الأحكام المصرية ، نوبار باشا ،  
عبد اللطيف باشا مأمور فابريقات وعملیات بولاق ، أحمد طلعت ( طلعت أحمد ) باشكاتب  
الديوان للخديوى ، حسين شيرين باشا « مأمور غبظية اسكندرية ، ومن المستثمرين الأجانب  
الدوار درويو ( دليوى ) ، ماكسيموس سكاكينى ، زن سنيادينو » ، وقد جاءت هذه الوظائف  
دار مقرونة بتوقعياتهم عن دار الوثائق القومية ( ذواوين الخدمات - عزيرية ) : المحظة الأولى  
الملف : الأول ، ملحق قرار جمعية القومبانية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ  
( يونية ١٨٦٣ ) .

(٤٦) المصدر نفسه ، وقد نشر هذه النصوص عن وثائقها الأصلية كل من : أمين  
سامى : تقويم النيل ، مج ٢ من ٣ ، ص - ص : ٤٨٣ - ٤٨٥ ، - د : شوقى الجبل :  
الوثائق السياسية .. ص - ص : ٣٥٥ - ٣٥٩ .  
محمد زكى : نظامات القومبانية العزيرية المصرية ، الطبعة للمرة ، مصر ١٢٨١ هـ ،  
ص : ٣٦ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٣٩ .

فبالنسبة لتلك الاجتماعات التمهيدية ، من المرجح أنه مثلما وجدت دوافع التأسيس لدى المؤسسين ، جرت مشاورات مسبقة مع الخديوي ذاته ، وهذه ليست مستبعدة ، حيث علاقة القرب تلازم غالبيتهم ، اما يحكم موقعهم الوظيفي ، أو المحيط العائلي خاصة لدى المصريين منهم ، وصلة النفوذ لدى العنصر الأجنبي ، يفسر ذلك ما نصت عليه المقدمة من تقديم المساعدات ، وكذلك اشارة لانفاز الى أن الخديو هو الذي نظم تشكيل هذه الحفنة (٤٧) .

وقد كانت مساعدات الميري تشتمل على الأراضي والأماكن التي تلزم لبناء المكاتب ومحلات الأشغال والورش وغيرها مما يلزم الشركة ، وذلك تبعاً لما احتواه البند السابع من الانهاء ذاته ، أما البند الثامن فقد أشار الى أن الانشاءات التي تتم عند انتهاء مدة الرخصة يصير تميمها وتشترتها الحكومة ، ثم ضمن البند العاشر تقسيط أثمان السفن المباعة من الحكومة للشركة ، بدون فوائد على عشر سنوات ، بينما أعفى البند الرابع عشر زيتها وفحمها وشحمها من رسوم الجمارك (٤٨) .

فإذا كانت مثل هذه المساعدات المجانية وجد قريناً لبعضها في فرمان السلطاني الخاص بالشركة المجيدية ، فإن البند الثاني عشر جاء شيئاً مختلفاً تماماً ، وغير مسبوق في قمة تشجيع الحاكم لهذا المشروع ، إذ على الرغم من أن الأرباح تعود على المؤسسين ، إلا أن هذا البند تضمن تعهد الحكومة بدفع فائض ( ربح ) بنسبة ٦٪ سنوي على رأس المال الذي يتم دفعه ، وتمويض الفارق الأقل من هذه النسبة ، في حالة عدم تحقيق الشركة النسبة المشار إليها (٤٩) .

ولم يكن من المنطقي أن يطلب المؤسسون ضمانات الربح هذه وإجمالي المساعدات ، ما لم يكن الباب مفتوحاً من جانبه أمامهم ، وربما يرجع هذا الى ما شهدته بداية عهده من ازدهار اقتصادي ، فضلاً عن شخصيته ذاتها التي تمثرت دوراً هاماً يمكن أن تقوم به البحرية التجارية لصالح مصر ، وهو ما عبر عنه لانفاز بقوله « كان من أعز أمانيه أن توجد في مصر بحرية تجارية » (٥٠) ، أو ربما كانت هذه الضمانة للربح ضمن التشجيعات الخديوية ، التي تعوض الشركة عن تعهداتها بنقل منقولات الحكومة بتمريفة

(٤٧) دافيدس لانفاز : مرجع سابق ، ص : ١٣٥ .

(٤٨) دار الوثائق القومية ( مخطوطات الميزية ) : محمد رشدي ، نظامات القومالية

للميزية المصرية ، ص - ص : ٢ - ٦ .

(٤٩) المصدر نفسه .

(٥٠) دافيدس لانفاز : المرجع السابق ، ص : ١٣٥ .

مخفضة بالإضافة إلى ترجيح مشاركة الباشا في راسماليها ، ومن ثم تصله نصية من أرباحها .

أما بالنسبة لبنود الائتماس الخمسة عشر ، فإنه بالإضافة إلى ما تم تناوله ، تجيء خلاصة المتبقي منها متمثلاً في أولها الذي يؤكد الرئاسة لصيد الحليم باشا ، وأما مدة الامتياز البالغة ثلاثين عاماً ، فهي تبدأ من تاريخ التصديق على النظاماته ، وأما الثاني فقد أشار إلى أنه إذا لم يتم إدارة الشركة في خلال سنة من تاريخ التصديق هذا ، فالرخصة تصبح « باطلة شرعاً وحكماً بدون اقتضاء إلى إخطارهم مقدماً من طرف الحكومة » .

وقد أشار البند الثالث إلى ضرورة عرض النظاماته على الباشا لأجل التصديق عليها ، ورأس مال الشركة « يقتضى أن يكون أربعاً مائة ألف ليرة إنجليزية » (٩) ، ثم ذكر البند الرابع ترتيب ( تسير ) السفن التجارية بالبحرين الأحمر والمتوسط ، وقد تناول الخامس تنظيم عملية الاستخدام والتبادل بين عمالتها البحرية وعماله الدونما ، وقد نص على أن يكون ضباطها وبحريتها مصريين ، ثم أورد في إشارة واعية هذا النص : « ولنا الحق في وضع ضباط وتلامذة بحرية في مراكب هذه القومانية من الذين نريد تعليمهم علم البحر ، لا يزيد عن ستة أشخاص في كل مركب ( سفينة ) (١٠) » مع بعض تفصيلات أخرى توضح ادراك الحاكم لأهمية سفن البحرية التجارية في توفير الخبرات الملاحية العلمية .

وذكر البند السادس امكانية استخدام الحكومة لسفن الشركة عند الاحتياج والضرورة مقابل ما يتم الاتفاق عليه برضا الطرفين .

وعلى أثر بنود المساعدات السالف الإشارة إليها ، يجيء البند العاشر متضمناً إعطاء الحكومة للشركة أربعة سفن بالبحر الأحمر وسفينتين بالبحر المتوسط (١١) ، على أن تدفع الشركة أثمانهم التي يتم تقديرها بمعرفة أهل الخبرة ، على أقساط لمدة عشر سنوات وبدون فوائد .

وقد جاء في البند الثالث عشر ، أنه بما أن هذه الشركة مصرية . فمن ثم تنفذ عليها الأحكام والقوانين المصرية ، وكذلك على جميع من يدخل

---

(\*) يقصد باللمزة الإنجليزية « الجنيه الانجليزي » ، وقد كان هذا اللفظ يرد في الوثائق حتى بالنسبة للجنيه المصري ، الذي كان يشار إليه أحياناً « ليرة مصرية » ، وقد عدلت عملة رأس المال هذه بعد ذلك . ثم عدلت ثانية .

(\*\*) سيتم تناول الفروق بين المركب والسفينة البخارية وغيرها في الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية » .

(١١) كانت هذه السفن بخارية وهي « الجوز » ، « نيج » ، « أقباري » ، « حجة » ، « بالبحر الأحمر » ، « النيل » ، « الجفري » ، « بالبحر المتوسط » .

فيها من مستخدمين أو أصحاب حصص ، « مهما كانت حكومتهم المنسوبين إليها ، ومهما كان شأنهم » ، وقد كان هذا النص أكثر مواضع لبدايات عهده أكثر من نهاياته بعد تأسيس المحاكم المختلطة .

ثم انتهت الموافقة على الالتزام بالبنء الخامس عشر ، الذى أعطى الشركة الحق فى شحن سفنها بنظم « السيكرتاه » ( التأمين البحرى ) ، وتعطى ما تريد اعطاؤه من سفنها ( تأجيرا ) بنفس النظام ، ولكن حسبما يستحسنه مجلس الإدارة (\*) .

تلك هى الصورة التى انتهى إليها التماس مؤسسى الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ، وتجدد الإشارة الى أن اسماعيل باشا ، أصدر قرارا بقيامها كشركة مصرية دون اخطار السلطان العثمانى ، وربما كان ذلك نزوعا مبكرا منه لبلورة فسطاط ملاحى مصرى فى البحار مع ملاحظة أن رايات وأعلام السفن عثمانية ، ويرجع أن ذلك النزوع كان تحفيا مع طموح شخصى من الباشا ، أو نتيجة قوة الدفع التى وجدت لدى مؤسسيها رغبة منهم فى المشاركة بنشاط ملاحى فى الحركة التجارية ، التى ازدهرت مع بدايات عهده نتيجة تجارة القطن ، أو ربما بدا الأمر للباشا آنذ على أن المشروع مصرى بحت له إبعاد سياسية وعلى أساس أنه ورت مصلحة حكومية لها الصبغة التجارية فى البحار هى مصلحة الواجورات الميرية التى انتهى إليها عهد سعيد باشا ، ومن ثم بدا التحول فى المسمى أمرا ميسورا وكاجراء ادارى داخلى يمكنه اتخاذ القرارات بشأنه ، ومن ثم كانت موافقته على قيامها دون موافقة سلطانية .

لكن يبدو أن الدولة العثمانية كانت لها عيونها التى تراقب من خلالها الأنشطة المصرية ، وأنه قد وصلت الى المسامع السلطانية معلومات قيام هذا النشاط ، ومن ثم وجد اسماعيل باشا نفسه مضطرا لأن يخطر السلطان العثمانى فى ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ ( أواخر فبراير ١٨٦٤ ) بأنه قد أذن بقيام الشركة المجيدة السابقة ثانية ودون إشارة للشركة المصرية ، وذلك بما نصه أن الشركة المجيدة التى انتهت منذ فترة ، « قررنا أعادتها وأذا فى أعادتها مرة ثانية » (٥٢) ، وهو ما صدر فى أعقاب الفرمان السلطانى بقيام شركة أخرى هى « العزيزية » بناء على طلب الباشا وتسميتها كذلك نسبة للسلطان عبد العزيز .

---

(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل التالى « الادارة العمومية للبحرية العجارية المصرية » .

(٥٢) د. عوفى الجبل : الوثائق السياسية ، ج١ : ٣٧٠ ، ٣٧١ .

لذلك فقد تضمن فرمان الصادر للعزيزية في ذى الحجة ١٢٨٠ هـ  
( مايو ١٨٦٤ ) : -

« وزيرى ذو المعالي اسماعيل باشا ، عندما يصل توقيعى الرفيع  
السلطانى ، فليكن معلوما أنه أنهى فى كتابكم الوارد أن شركة البواخر  
المجيدية التى أسست لمدة ثلاثين عاما ، وأن يكون ٦٪ من أرباحها تحت  
ضمان الحكومة وبشروط أخرى .. والتمس لذلك موافقتنا .. ونسميتها  
باسمنا السلطانى ، وتمديد الشروط المندرجة من قبل وفقا لما يقتضيه  
الوضع الجديد .. » ( ٥٣ ) .

وكما هو ملاحظ ، فإن هذه المقدمة تنصرف على النصوص التى قدمها  
مؤسسو الشركة المصرية بينما يلاحظ فى هذا النص أنه لم يرد ذكر الشركة  
المصرية ، وإنما جاء ذكر الشركة المجيدية التى انتهت منذ فترة قبل نهاية  
عهد سعيد باشا ، ومع ملاحظة أن العززية كانت نسبة للسلطان عبد العزيز  
قامت على اثر تحويل « المصرية فى سياحة السفن » الى هذا المسمى الجديد ،  
وبدا الأمر أن ما أخطر به اسماعيل باشا السلطان هو المسمى المنسوب  
للسلطان السابق عبد المجيد حيث المجيدية ، ولم يرد ذكر « المصرية »  
لحساسية مثل هذا الموضوع فى وقت الاقتراب من الاتفاق العثماني المصري  
بالنسبة لمسألة القناة ، وهو مشروع ملاحى يتصل مباشرة بالنشاط  
البحرى .

حقيقة وكما ذكر الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى فى رؤيته أن  
اسماعيل « كان يريد أن ينشئ ملكية كتلك التى أعجب ببريقها فى  
الغرب ، ... ويصدر فى ذلك عن طموح شخصى لحياة تلك الملكيات ،  
وقد وضع خطته على أساس انقاذ مصر من المصير الذى يمرضاها له ارتباطها  
بالامبراطورية العثمانية ، التى كانت تسير فى طريق الانهيار ، والسعى  
الى تحقيق وضع جديد .. » ( ٥٤ ) .

نعم هذه حقيقة تاريخية ، ولكن حتى مثل هذه الحقيقة لم تكن  
تستطع التعبير عنها المشروعات بصورة جلية فى هذه الفترة المبكرة ، اذ  
على الرغم من محاولة ابراز نشاط بحرى مصرى فى البحار ، فإن المسمى  
كان يمكن التراجع عنه خاصة بعد زيارة السلطان عبد العزيز الى مصر ،  
ومن ثم لم يستمر مسمى « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية »

---

( ٥٣ ) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مطبعة ١٢٥ فرمات ، ترجمة فرمان  
رقم ٨٩٨ بتاريخ أوائل شهر ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، بطغراء السلطان عبد العزيز الى  
اسماعيل باشا والى مصر .

( ٥٤ ) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق : ص ١٨ ، ١٩ .



تكثر من خرابة العام ، خاصة وإن هذه البدايات كانت تبدو خلالها ضرورة العلاقات الودية العثمانية المصرية ، كما أن هذا المنسئ لم يكن تغييره مأمنا بجواهر عمل السفن وأما يمكن أن تتمتع - من جراء التصديق السلطاني - ببعض المزايا العثمانية .

أما بالنسبة لمسألة اختيار عبد الحليم باشا (\*) لرئاسة الشركة المصرية ، فإن ذلك يعكس في الواقع عدة أمور : أولا : يدل على ما أولا اسماعيل باشا من اهتمام لها ، حتى أنه اختار لرئاستها من كان مسلكه إزاهه في بدايات حكمه وديا ، وخسبما يذكر البعض « كان يعطف عليه ويرعاه ويثق فيه » . وأتابه عنه في ولاية مصر حين ( زار ) الاستانة للمرة الأولى ، ( ٥٥ ) .

ثانيا : أن يكون ذلك الاختيار دليلا على الرضا في محاولة كسب رد هذا العم ، وذلك في مواجهة وجود الخلافات بين اسماعيل باشا مع أخيه مصطفى فاضل باشا في هذه الفترة (\*) ، أو يكون ذلك لدوافع إنسانية في احترامه هذا العم .

ثالثا : لأن عبد الحليم باشا كان على علاقة طيبة بالأمير مصطفى فاضل ، الذي كان وزيرا للمالية بالباب العالي ومن ثم فربما كان من أثر هذه العلاقة تيسير أمور هذه الشركة لدى الباب العالي ، ومن ثم يعتبر كسبا للشركة والوالى .

---

(★) هو محمد عبد الحليم بك ( باشا ) ١٨٣١ - ١٨٩٤ : ابن محمد علي باشا . أرسل إلى فرنسا ضمن بعثة ١٨٤٤ والتحق بالمدرسة الحربية المصرية بباريس ، وأتم علومها . ثم التحق بمدرسة العلوم والفنون ، ثم عاد إلى مصر وأوشع أخيه إبراهيم باشا ، واضطهده عباس الأول ، وعينه حكاما عاما للسودان ، ولما صدر فرمان الوراثة ١٨٦٦ لاسماعيل باشا ، تفر من ذلك وذهب للاستانة وعينه الدولة العثمانية عضوا في مجلس شورىها ، وظل بها إلى أن توفي ١٨٩٤ .

- عمر طوسون : البعثات العلمية من عهد محمد علي إلى عهد اسماعيل ، مجلة أركان حرب الجيش المصري : العدد عام ١٨٧٥ ، ص : ٣١٧ - ٣١٩ .

(٥٥) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ٥٩ .

(★) يذكر البعض أن تلك الخلافات كانت بينهما لكونهما غير أشقاء ووجعت خلافات بين والديهما حيث كانت كلاهما تحاول أن ينال ابنها عرش مصر ، ولكن جاءت ولادة اسماعيل أولا ، واستمرت البغضاء بينهما من أجل ذلك منذ الصغر ، وبعد أن أصبح مصطفى فاضل وزيرا للمالية في الاستانة كان يدس لأخيه اسماعيل بالإضافة إلى محاولته إيجاد أمين له مراقب اسماعيل وتصرفاته ، كما أن محاولة اسماعيل باشا - التي تمت بعد ذلك - في تغيير نظام الوراثة تحت مصطفى فاضل تماما عن عرش مصر بعد أن كان التالى لاسماعيل قبل تعديل الوراثة ، وقد ساءت العلاقة بعد ذلك بينه الحليم باشا أيضا . . .

- المرجع نفسه ، ص : ٥٨ - ٧١ ، - جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ - ٣١٧ .

على كل ، فقد مضت الشركة في طريقها ، لنصل معها بعد الانتهاء ( الإلتماس ) المبذوب إلى النظامنامه ، التي ركز الأمر العالي المسابق على ضرورة تقديمها كتم الموافقة النهائية ، والتي يبدو أنها كانت معدة وجاهزة ، حيث صدر على أثر تقديمها الأمر العالي في وقت لاحق ١٥ ذي الحجة ١٢٧٩ هـ ( يونية ١٨٦٣ م ) ، والذي يفيد اعتمادها على حسب الرضى والقبول ، تبعاً للخمسة عشر بنداً التي سبق التصديق عليها في الإلتماس .

وكانت تلك اللائحة ( النظامنامه ) تحوى واحداً وثلاثين بنداً ، تتعلق بالأحكام والمعاملات والاشتراطات وعقد المجالس والجمعيات ، حسبما يلزم فيما يختص بأشغالها وإدارة مصلحتها ونحو ذلك ، ( ٥٦ ) .

ومن خلال مطالعة النصوص التي تم التصديق عليها ، نجد بضعة إضافات في بعض التفاصيل ، فقد تقرر أنه حتى تصبح الشركة سارية الشأن كشركة ملاحية تجارية . لا يتم ذلك إلا بعد الاكتتاب في ربع الحصص ( ٥٧ ) ، وتحدد رأسمالها بالعملة الفرنسية (\*) « مليونان فرانسة من ذوات الخمسة فرانسكات ، ويخصص ذلك على ٢٠.٠٠٠ حصة لكل حصة مائة فرانسة من ذوات الخمسة فرانسكات » ، وتدفع هذه الحصص على دفعات ذكرت الألائحة أنها بنسبة مئوية تبعاً للمائة فرانسة من ذوات الخمس ، بواقع ١٥ ( في المائة ) عند الاكتتاب ، وبعد ثلاثة أشهر « عشرة » وبذا يكتمل ما يوازي ربع الحصة ، ثم ١٠ ( في المائة ) كل ثلاثة أشهر مع النص « ان اقتضى الحال » ، ولم يوضح النص كيفية اتمام الدفع بالنسبة للدفعة الأخيرة ونسبتها ( ٥٨ ) .

أما أوراق الحصص ، فيصير تحريرها باللفات الترمية والعربية والفرنسية ، على نموذج يتم تحديده بمعرفة مجلس الإدارة وتستخرج هذه الأوراق من دفاتر قسائم ، يوقع عليها من ثلاثة من أعضائه ، وعليها خاتم

---

( ٥٦ ) أطلق عليها محمد رشدي سابق ، ص - ص : ٨ - ١٥ « النظامات القديمة » .  
- د شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص - ص : ٣٦٠ - ٣٦٨ .  
( ٥٧ ) البند الأول من النظامنامه .

( \* ) يرجع أن تغيير العملة إلى الفرنسية من ذوات الخمسة فرانسكات لكونها من الفضة ، ونتيجة غزو الفضة أسواق مصر في تلك الفترة واحتفاظها بقيمتها في مصر في الوقت الذي انهارت فيه في أوروبا ، وكان هذا من الأخطاء التي وقعت فيها الشركة إذ كان ذلك على حساب الذهب ، ولم يستمر ذلك طويلاً ، حيث عادت العملة إلى الجنيه المصري ثم الأنجليزى ، وذلك فيما بعد .

( ٥٨ ) البنود الثالث والسابع من نظامات الشركة المصرية . عن محمد رشدي .  
للمرجع السابق .

ألا شغل الشركة ، وعند علم تأدية الفطامات ، يتم احتساب ربع عن كل يوم تأخير يواقع ٦٪ سنوياً - وإذا تأخر عن شهر ، فمن حق الشركة بيع الحصة الآخرين (٥٩) .

ثم استوتب الينود للتحقيقه أموراً ادارية ، كتنظيم كيفية تشكيل مجلس الإدارة والجمعية العمومية ، وقد أشارت الى أن مقر الشركة بالإسكندرية ، وإذا دعت الضرورة من أنه يكون « بمصر القاهرة فلا مانع » ، وكان اختيار الإسكندرية في تلك الآونة له مبرراته ، حيث هي ميناء مصر الأول في الحركة الملاحية ، فضلاً عن وجود مقار القنصليات الأجنبية والتوكيلات الملاحية والبيوت التجارية التي تساهم في التجارة البحرية والنقل ، بالإضافة الى حركة التبادل الخارجي النشطة به .

وعلى كل ، إذا أمعنا النظر في هذه النظمات وما سبقها من نصوص ، لاتضح أنه لم يرد نص واضح يحدد أية نوع من الشركات هي ، فالمشركة المجيدة أشير في المادة الثانية من فرمان تأسيسها الى المساهمين فتم تصنيفها كشركة مساهمة (٦٠) ، وبالإطلاع على بنود الشركة المصرية ، فإن الإشارة التي جاءت في هذا الخصوص ووجدت في المقدمة ذكرت أنها « قومية المؤسسين » (٦١) .

وإذا قورنت هذه الإشارة بما جاء في قانون التجارة - الذي كان في الوقت السابق أو اللاحق وتصنيفه للشركات ، نجد بابه الثاني يتناول أنواع العقود التجارية ، وجاء في الفصل الأول عن الشركات ذكر أنواعها بأنها ثلاثة « تضامن - توصية - اسهام ( مساهمة ) » (٦٢) ، وبمقارنة هذه الأنواع مع ما ذكر في لائحة الشركة المصرية في سياسة السفن ، يتضح أنها من النوع الأول « التضامن » ، ثم تدرجت بعد ذلك الى النوع الثاني « توصية » على صعيد التطور صوب المساهمة ، وهذا ما تفسره ممارسات التأسيس والمشاركة .

(٥٩) نفسه : الهدفان الرابع والخامس .

(٦٠) راجع نص « فرمان المجيدة » ، وسبق الإشارة الى مصدره في دار الوثائق

القومية .

(٦١) راجع : نصوص فرمانات ونظمات لمروعات بحرية تجارية أخرى ضمن ملاحق

دراسة البحث غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ .

(٦٢) للمزيد : - القوانين التجارية « الصادر أمر طبعها بالأوامر السلطانية » بيروت

١٢٧٥ هـ / ٢٨٥٩ ، مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ / ١٨٦٠ المطبوعة بدار الكتب القومية تحت رقم

« قوانين ١٤٤٢ » .

- قانون التجارة : المطبعة الخيرية ط ١٢٨٥ هـ ، ١٢٩٢ هـ ، ١٢٩٩ هـ . مطبوعة

بالدار ذاتها يرقى « قوانين وأحكام ١٨١ ، ٤٤١ » وهي ذاتها مطابقة للقوانين السابقة .

ص - ص : ٦ - ٨ .

فالشركة حين قامت على الأشخاص واعتبارات الثقة المتوافرة فيما بينهم ، كانت تعنى فى المقام الأول بالتضامن فيما بينهم ، ولم تكن فى ذلك تختلف عن واقع ظروف المجتمع المصرى ، ازاء بروز فئة كبار الملاك والباشوات الذين كانت تربطهم الصلات العائلية أو الوظيفية بين بعضهم البعض أو بالأسرة الحاكمة وهؤلاء يسهل تضامنهم مع الأجانب المقربين من الباشا ، أو بالأحرى حيث تلتقى مصالحهم جميعا فى المشروعات ، وهذه العناصر شهدت فى تلك الآونة ومنذ عهد سعيد باشا نمو ثرواتهن التى تمكنهن من القيام بمشروعات كبيرة ما دامت ظروف قيامها متاحة ، كما أن امكانية تضامن هذا العدد البسيط ممكنة ، حيث لم تكن المساهمة قادرة على استقطاب اقبال الجموع ، فى أعقاب التجربة الفاشلة فى أسهم الشركة السابقة « المجيدة » ، والتى كانت قد انتهت قبل سنوات قليلة .

وقد حاول البعض تفسير توجهات المشروعات لهذا النوع من الشركات فى ذلك الوقت ، بأن معظم شركات ذلك العهد كانت من قبيل شركات الأشخاص ، وأخصها شركات التضامن ، حيث كان يناسب هذا النوع من المشروعات رغبة كثير من المستثمرين فى قصر شركاتهم على بعض أشخاص الذات ، ممن يرتبطون معهم ببعض الروابط الشخصية القوية ، فيقبلون مشاركتهم على نحو يضمن لهم المساهمة المباشرة فى شئون الإدارة (٦٣) .

وقد أكدت نصوص الإدارة هذه الحقيقة ، حيث أشارت الى تكوين مجلس الإدارة من العشرة أعضاء المؤسسين مدة الخمس عشرة سنة الأولى ، وبعد انتهائها يتعين قدر الثلث بمعرفتهم بالانتخاب ويضم للثلثين ، وهكذا أحد الثلثين الباقيين فى الخمس سنوات التالية ، الى أن يكون الثلث المتبقى فى الخمس سنوات الأخيرة (٦٤) .

أما توزيع الأرباح ، فقد كانت بواقع ١٠٪ لأعضاء المجلس ( الإدارة ) ، ١٠٪ نقود احتياطية ( بالخرينة ) ، ٨٠٪ لأرباب الحصص (٦٥) ، وعلى هذا الأساس بدأ مجلس الإدارة من بين المؤسسين ، وهؤلاء كانوا متضامنين معا فى تأسيس الشركة ، أما مسيرة التطور صوب شركات المساهمة ، فقد مرت بالتوصية ، ولكن ينبغى الإشارة الى أن الفروق التى تحددها المراجع الاقتصادية الحاضرة لم تكن موجودة بذات الدقة خاصة ازاء شركات التوصية ، لأن الشركة المصرية قرر مؤسسوها إتاحة الفرصة لقبول مساهمين وذلك عند زيادة رأسمالها ، وكان ذلك يعنى اتجاههم لاستثمارات

(٦٣) د. جينى خلاف : مرجع سابق . ص : ٢٧٤ .

(٦٤) البند الحادى عشر . من نظامات الشركة المصرية .

(٦٥) نفسه : البند التاسع عشر .

الأموال رغم قيسامهم كمؤسسين ، ومن ثم وجد المؤسسون والمساهمون ، وهذا التداخل جسد هو الآخر نموذجاً للمداخلات في مشروعات الفترة في طريقها لتلمس النموذج التطبيقي الأمثل لشركات المساهمة ، ولكن ما يعيننا من هذا الأمر عدة حقائق أهمها استمرار المؤسسين في الإدارة بموجب النصوص السابقة ، التي لم تتغير وإنما التغير كان في زيادة رأس المال والذي وافق عليه الخديوي اسماعيل في ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) وأصبح ٨٠٠.٠٠٠ جنيه مصرى تقابل ٤٠٠.٠٠٠ حصته ، وقد عبروا عن ذلك « أنه طاق ( قدر ) ثان » (٦٦) أى ضعف السابق .

وكان هذا التطور انعكاساً للظروف التي سادت المجتمع في تلك الآونة ، حيث ازدهار التجارة البحرية من جراء تجارة القطن ، وكانت مصالح الجميع تدفعهم الى الاستثمار الملاحي مسوواء بالنسبة لتصرف الانتاج الوفير من الأرض الزراعية ، أو انتهاز فرصة ازدهار النقل البحرى ومن ثم زيادة أعداد السفن ، كما أن من شأن هذه العوامل أن تحقق زيادة في الربح ، وبالتالي تدفع الآخرين من الجموع للمساهمة ، سواء تبعاً للشخص المؤسسين ومدى الثقة في مشروعاتهم أو جرياً وراء الربح .

عموماً فقد أشير الى أن السفن المقتضى ايجادها ٥ بخارية للبحر المتوسط ، ٢ للبحر الأحمر (٦٧) ، وهذا بالإضافة الى السابق منها ، وهذا يعنى تطوراً على صعيد المشاركة المصرية في النشاط البحرى ، كما أصبحت الحصة عشرين جنيهاً ، على أساس ضمان الربح ٦٪ من الحكومة ، ونص البند الثالث مما يجب نشره ، أنه قد تعين وقت قيد الحصص الجديدة ابتداء من ١٠ ربيع الأول ( ٢٥ أغسطس ١٨٦٣ ) لغاية ( نهاية ) ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( ١٤ سبتمبر ١٨٦٣ ) ، ويكون القيد فى الاسكندرية لدى الخواجة ديرفيو وشركاه ، وفى القاهرة لدى الخواجة مكسيموس سكاكينى واخوته ، وفى السويس مصلحة الشركة ، وبالأقاليم المصرية « بحرئى وقبل بديوان كل مديرية ، بمعرفة ٠٠ مديرها ٠٠ » (٦٨) .

ثم أشار البند الرابع الى أن نظم دفع هذه الحصص بواقع ١٥٪

---

(٦٦) دار الوثائق القومية ( دواوين الختمات - عزيزية ) : - المخططة الأولى ، الملف الأول ، صور قرار الجمعية فيما يجب نشره ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) .  
- مخططة ١٥٢ « أسهم وحصص المساهمين » ملف حصص محرم - ذى الحجة ١٢٨٠ هـ .  
امر كريم من اسماعيل باشا بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) بزيادة رأسمال الشركة .

(٦٧) دار الوثائق القومية ( ختمات - عزيزية ) : نفسه « ما يجب نشره » ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) .  
(٦٨) المصدر نفسه .

وقت القيد ، ثم ١٠٪ بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخه ، وبمصلهما - أي  
المدفوعين - يكون الدفع غني كل ثلاثة شهور مرة ، بحيث لا يتم الدفع  
إلا بشه صهور قرار من المجلس ونشره قبل الدفع بخمسة عشر يوما (٦٩) .

وبعد انتهي هذا القرار في بنده الخامس إلى الإشارة بأن من يريده  
معرفة الشروط والنظم التي تم التصديق عليها من « ولي النعم » ، فليطليح  
( عليها ) في مجلات الأقاليم والإماكن المبينة بالبند الثالث ، ويفيد هذا  
النص تنوع جهات قبول الجصاص ، وبمعنى آخر قد فتح الباب أمام من  
يريد المشاركة بالأسهم ومن ثم كان ذلك تطورا على طريق اتاحة الفرصة  
أمام مساهمات الأقاليم ، ولم يعد الأمر قاصرا على فئة بعينها ، ولذلك  
يمكن القول بأن هذا التطور كان نواة لقيام شركة كبرى للمساهمة ،  
تحقق بعد ذلك في العريضة .

ولعل هذا التطور يكشف عن دلالة أخرى على طريق المشاركة المصرية  
في مثل تلك المشروعات تجسد التطور الاقتصادي والاجتماعي .

وفي هذا المجال يجدر التوقف أمام ما يورده لاندز بقوله « .. لقد  
تحدد رأس مال الاتحاد في أول الأمر بـ ٤٠٠.٠٠٠ جنيه مصري ، ثم  
ضوعف في يوليو ، وأخذ المصريون معظم الأسهم ، فاسماعيل أخذ النصف  
والنبلاء وحفنة من أقاربهم وأصدقائهم أخذوا ١٦.٠٠٠ أخرى ، بينما أخذ  
الأوربيون ٢٦٨٩ سهما من بين ٤٠٠٠ خصصت لهم » (٧٠) .

إذا ، ثمة تطور ملحوظ قد حدث ، فمعنى تحديد نسبة لا تتعدى  
الخمس من الاجمالي للأوربيين ، فإن ذلك يرجع وجود ادراك مصري لخطورة  
المشاركة الأجنبية ، وربما كان ذلك من أثر الشعور المؤقت المعادي من  
الباشا للأجانب ، وعلى حد قول لاندز « بسبب تعويضات التحكيم  
والقناة » (٧١) ، وعامة فإن توافر الغلبة للعنصر المحلي مفيدة في ملكية  
هذا المرفق السيادي .

في ذات الوقت ، فإن هذا الأمر يجسد وجود قدرة مالية لدى العناصر  
المصرية قادرة على أن تشق طريقها الاستثماري ، وأنه لم تكن السيطرة  
للمال الأجنبي على الأقل في هذا المشروع ، خاصة وأنه تم الاكتتاب بالفعل  
تبعا لهذه النسب المخصصة .

وإذا كان لاندز قد ذكر أن « هذه السيطرة الشاملة على رأس المال  
لم يغير متمعه ، فكل من اسماعيل وديرفيو ، كان يود وضع عدد كبير

(٦٩) نفسه .

(٧٠) دافيس لاندز : مرجع سابق ، ص ١٣٥ ، ١٣٦ .

(٧١) المرجع نفسه ، ص ٢١٩ .

من الأسهم في أوروبا ، إذ أن هذا يعطى للشركة مكانا في سوق رأس المال الدولي ، فإن حقيقة تأسيس الشركة لمؤسسيها ثم غلبة العنصر المحلي الذي اكتب في المساهمة تنفي هذا القول ، ويرجع أن يكون قوله منطبقا على حصة الخديوى - رغم ما في هذا الرأي من وجهة في السوق العالمى - إذا ما راودته تلك الفكرة ، نظرا لطبيعة ملكية الشركة ، التي لم تكن يأكملها ملكا للباشا ، ومن ثم إذا كان عليه الإقدام على مثل هذه الخطوة ، فكان يجب عليه بداية تصفية أنصبة المؤسسين والمساهمين الآخرين ، وعامة فهذا الرأي الذى ذهب له الباحث ، يؤيده ما يذكره لاندز نفسه مناقضا به كلامه السابق وذلك بما نصه « ٠٠ من المحتمل أن اسماعيل بالذات كان يفكر مقدما في تصفية جزء من حصته الضخمة التي كانت في الأصل ربع رأس المال فحسب ٠٠ » (٧٢) .

كذلك وجدت اشارات في بعض الوثائق تؤكد أن تفكير اسماعيل باشا في هذا البيع قد حدث ، ولكن ليس مع الشركة المصرية وإنما ازاء أسهم الشركة العزبية في فترة لاحقة (٧٣) .

وعلى كل ، فقد مرت « المصرية » في طريقها صوب « العزبية » بمراحل أخرى ، وفي إطار هذا التطور المرحلي ، اتخذت الجمعية العمومية عدة قرارات تنظم أعمالها وإدارة شئونها ، ففي ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) ، وفي ٧ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( ١٨٦٣ ) تمت الموافقة على شراء ست سفن تجارية أربع منها للبحر المتوسط ، واثنان للبحر الأحمر ، وإن كان لم يتم شراء هذه السفن مجملة ، وإنما تم شراء اثنتين من الشركة الانجليزية P & O ، وهما اللتان أطلق عليهما « دمنهور » وتعمل في ميناء الاسكندرية ، و « الحديد » في السويس ، ثم تم شراء سفينة ثالثة عن طريق ادوارد ديرفيو وشركاه بمرسيليا أطلق عليها « سواكن » للعمل في البحر الأحمر .

وقد استخدمت الشركة المصرية بعض السفن الحكومية لحين ورود هذه السفن ، وكان من بين تلك السفن الحكومية « الجمفرية » القديمة التي تم استبدالها بأخرى حكومية هي « أسبوط » ، ثم وابور بخارى آخر هو « السعيدية » (٧٤) ، وقد انتظمت الحركة الملاحية ازاء تطور التجارة

(٧٢) المرجع نفسه ، ص : ١٣٦ .

(٧٣) تم تناول ذلك تفصيلا في الفصل الخاص « المؤسسون والمساهمون بين دوائر التأسيس وعوامل الصفة » في الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس .  
(٧٤) دار الوثائق القومية ( دواوين الختمات - عزبية ) : للفترة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية قومية الوابورات المصرية رقم ٨ بتاريخ ٧ ربيع اول ١٢٨٠ هـ ( ١٨٦٣ ) ، - قرار جمعية المؤسسين بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) ، =

البحرية آنند ، حتى ان الاهولة اتخفت قرارا - اثر وجود نقدية متوفرة بالخزينة - بايداع الفاض لدى ادوارد ديرفيو بالاسكنفريه ، ومكسيموس سكاكينى بالقاهرة ، وذلك لاستثمارها نظير سعد فائدة ٤٪ سنويا (٧٥) .

وتجدر الاشارة الى أن اسماعيل باشا وافق على تخفيض اثمان أربع سفن بخارية بيعت للشركة المصرية من ٢٧٢٠٠ ليرة الى ٢٠٠٠٠ ، وذلك لكثرة نفقات اصلاحاتها (٧٦) .

ولم يقتصر التطور المرحلي للشركة على الجوانب السابقة ، بل يبلو أن وجود « مصلحة الانجرارية » التابعة للميرى - وهي التى كانت تقوم بالملاحة النيلية - قد لفت أنظار مديرى الشركة الى إمكانية المساهمة فى هذا النشاط ، ولم لا ، فشركات مصر الداخلية ازدادت رواجاً ، كما أن الخبرات الفنية والادارية توافرت لديها من خلال النشاط الخارجى فى البحرين الأحمر والمتوسط ، لذلك اجتمع مؤسسوها وأرباب حصصها فى ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) ، وانتهوا الى اقرار صيغة التماس ضمنوها أحد عشر بنداً ، وقدموها الى الحديوى لاستصدار موافقته على تسيير « ٠٠ سفن بخارية ببحر ( نهر ) النيل بواسطة ايجاد وابورات وصنادل بحرية تمر به قبل وبحرى شرقاً وغرباً ٠٠ ، وعلاوة ( زيادة ) ستين ألف حصّة لغلاق ( لاغلاق - لاتمام ) مائة ألف حصّة ، فيكون الرسمال ( رأس المال ) مليونين جنيه مصرى ٠٠ » ، وأمر أخرى تعدد المهام التى يمكن أن تقوم بها فى أمور الرى والصرف وغيرها مما يعود بالفائدة .

ولم يغفل الالتماس طلب المساعدات الخديوية اسوة بما تم حيال تملك الأراضى أو تسييط اثمان السفن والمراكب وغيرها بدون فوائد لمدة عشر سنوات ، بالإضافة الى طلب الاعفاء من رسوم الاحوسة والكبارى .

وحين جاء ذكر مستخدمى هذا المشروع ، اشار الالتماس الى أنهم سيكونون من المصريين ماعدا المهنتسين فانه « بحسب ما يتوافق سواء كانوا منهم أو خلافتهم » ، ثم تضمنت البنود من السابع الى التاسع أولوية

---

= قرار جمعية المؤسسين فى ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) -  
- محفظة الواپورات ، ملف « ربيع أول ١٢٨٠ هـ » ، انهاء مقدم للحديوى من  
المؤسسين بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ )  
(٧٥) المصدر نفسه : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومبانية المصرية  
بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ )  
(٧٦) « وثيقة نوبة ٦٤٠ بتاريخ ٣ شعبان ١٢٨٠ هـ » ( يناير ١٨٦٤ ) أمر كريم  
الى المالية ، عن : « شوقى الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٦٩ .



تخصيص الحصص المستجدة لأرباب الحصص الأربعين ألف السابقة ، حيث تم سدّادهم ٢٥٪ المطلوبة في مواعيدها ، وما يتبقى فهو لمن يستجد ، وأماكن الدفع هي نفسها التي سددت فيها الدفعات السابقة ، على أن تدخل هذه الزيادة الجديدة في ضمانات الحكومة للربح السنوي ٦٪ (٧٧) .

وقد تمت موافقة الخديوي على بنود هذا الالتباس بأمره الصادر الى حليم ( عبد الحليم ) باشا في ٢٩ شوال ١٢٨٠ هـ ( مارس ١٨٦٤ ) ( ٧٨ ) ، وفي أعقاب ذلك كانت اجتماعات جمعية الشركة العمومية التي اتخذت فيها القرارات التنفيذية لهذا التصديق ، ومن أهمها استلام وإبورات بخارية ومراكب وصنادل وملحقات نيلية أخرى من الميرى ، ثم الاتجاه الى استكمال طاقة عملها من السفن الأخرى ، وكذلك المستخدمين من الداخل والخارج ، ومن ثم أصبح ما يميز هذه المرحلة من عمر الشركة هي فزاولتها النشاط البحري والملاحة الداخلية في نهر النيل .

### بين النشاط والسياسة :

في تلك الآونة ، كانت هناك ظروف أخرى تدور في فلك السياسة ، بين السلطان العثماني وواليه على مصر ذات علاقة بهذا النشاط ، فقد وجد منذ أربعينيات القرن التاسع عشر مشروع ملاحى من بيت لينش Messrs Lynch الانجليزى في أنهار العراق ، تطور معه استخدام السفن التجارية كسفن حربية وضعت خطورتها ، وأدرك العثمانيون ذلك ، فاهتموا ليس بأمر الملاحة الداخلية في العراق فحسب بل البحرية التجارية في البحر الأحمر ، وفي هذا الصدد يذكر الدكتور عبد العزيز نوار ، أنه كانت قد وصلت الباخرتان العثمانيتان بغداد والبصرة الى العراق ، وبدأ الخط الملاحى التجارى العثمانى عمله في أبريل ١٥٨٩ ، وكان هذا المشروع جزءاً من مشروع ملاحى كبير ، حيث صدر في نفس الوقت مرسوم فى الآستانة بإنشاء شركة ملاحية عثمانية برأسمال قدره مائة ألف كيس ، بامتياز لمدة ثلاثين عاماً ، وتقرر أن تعمل هذه الشركة فى البحر الأحمر وسواحل الحجاز واليمن ومصوع وسواكن والقصير ، وكان ذلك يعنى أن عمليات النقل النهري والبحرى قد تسيطر عليها هذه الشركة العثمانية الناشئة سيطرة احتكارية (٧٩) .

(٧٧) دار الوثائق القومية ( مطبوعات الميزية ) : محمد رشدى : مصدر سابق ،

ص - ص : ١٧ - ٢١ .

(٧٨) نفسه .

(٧٩) د . عبد العزيز سليمان نوار : المصالح البريطانية في أنهار العراق ، ص ،

ص ص : ٦٢ ، ١٠٩ ، ١١٠ .

وقد رد الانجليز على ذلك ، بأن تأسست في لندن شركة ستيفن لينش للملاحة في نهري دجلة والفرات بالبوخر في ١٨٦٠ Messrs Lynch of the Euphrates and Tigris steam navigation company .  
٠٠ وانتهت المفاوضات بين السفارة البريطانية والباب العالي ٠٠ بموافقة الباب العالي في أكتوبر ١٨٦٤ ٠٠ على استخدام شركة لينش للملاحة البخارية في نهري دجلة والفرات « (٨٠) » .

وقد شهدت الفترة ذاتها ، حصول بريطانيا على فرمان خولها مد الخطوط التلغرافية ، ووقع اختيارها في مارس ١٨٥٩ على السويس والقصر وسواكن ، ووافقت الحكومة على بدء ذلك ، وهو ما تم في يونية ١٨٥٩ بالأراضي المصرية ، بمحلة القصر وقد سبق تناوله ، وهذه تعرضت للتدمير من بعض المتعصبين ، فجاء اقتراح بلودن Plowden قنصل بريطانيا في مصوع بإيجاد قوة بحرية في البحر الأحمر للحماية (٨١) .

كما شهدت الفترة نفسها ضلوع شركة الهند الشرقية The East India Company في نشاط البحرية التجارية والأمور السياسية ، حيث أصبحت منذ عام ١٨٥٨ ضمن وزارة الهند البريطانية India Office (\*) ، بالإضافة الى ذلك ما حدث من معارك بحرية يسبب السفن التجارية الانجليزية مثل معركة جدة (\*\* ) ، وما أثر حول علاقة شركة البحرية الانجليزية P & O بطروف انشاء القنوات في البحر الأحمر ، وارتباط تلك بالأمور التجارية والسياسية ، ازاء توطيد النفوذ البريطاني ، أو مجابهة النفوذ الفرنسي وبحريته التجارية (٨٢) .

(٨٠) المرجع نفسه ، ص - ص : ١١٠ - ١١٨ .

(٨١) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

(\*) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ملحق رقم ١ ، ٢ ، ص ، ص : ٦٦٧ ، ٦٦٨ ، وقد ذكر ان الغرض من انشاء وزارة الهند ، هو وضع الأجهزة التي تضمنت مسئولياتها في ظل ادارة شركة الهند تحت الاشراف المباشر للحكومة البريطانية في لندن .  
- نفسه ، هامش ( ١ ) ، ص : ٦٦٨ .

(\*\*\*) يذكر الدكتور فاروق أباطة أنه في مطلع شهر يونيو ١٨٥٨ حدث نزاع حول ملكية السفينة ايراني Eranee ، وقد قرر القنصل البريطاني بجدة « باج Page » انها كانت مملوكة لاثنيين من رعايا البريطانيين وتطور هذا النزاع ، وحصل أن سبج اثنان من اليونانيين من جدة الى السفينة الحربية الانجليزية « سيكلوبس Syclops » الراسية في الميناء ، وأبلغوا قائدها بالاعتداءات التي قتل فيها ٢١ شخصا من بينهم قنصل فرنسا بجدة ، فتبدلت الانذارات وانتهى الأمر بطرب جدة بالدفعية ، وتصادف أن كان ذلك وقت مرور الحجاج ، وانتهت التحقيقات الى عدم وجود أسباب دينية ، ولم يتمد الأمر كوله حادث سطر .

د. فاروق عثمان أباطة : المرجع السابق ، ص - ص : ٢٩٠ - ٢٩٢ .

(٨٢) سبق تناوله في « ظروف قيام البحرية التجارية المصرية » ، المرجع نفسه ،

ص - ص : ٣١٧ - ٣٢٠ .

إزاء ذلك ، جاءت أهمية متابعة الدولة العثمانية لما يجرى في هذه المنطقة ، ليس من منطلق سيادة الرجل الضعيف - التي وضعت منذ عهد محمد علي - ولكن تمشيا مع الأخطار التي تتجاذبها في ميدان الملاحة ، وإذا كانت حالة المرض تلك لم تسعفها في القيام بنشاط ملاحى مماثل داخل مصر ، لأننا قد شهدنا ظروفها الاقتصادية التي حولت على أثرها جزية مصر سدادا لقروضها من فرنسا وإنجلترا ، وشهدنا أيضا نصبح رشيد باشا لسعيد بانتهاج سياسة الترضية في حل المشكلات الداخلية .

إذا ، تبعا لهذه الظروف ، رأت الدولة العثمانية في قيام شركات البحرية التجارية المصرية مكملا لما تمجز عن القيام به ، بنفس التواجد ، إزاء البعد المكاني بين مراكز إدارة أى من شركات الاستانة عن تلك البقاع في البحر الأحمر ، التي لم تكن وجدت بها قناة السويس ، وخاصة أن الشركة المجيدة التي كانت في عهد سعيد باشا كانت تنسب للسلطان عبد المجيد وترفع الربة العلية .

من ثم جاء صدور فرمان السلطاني بالتصديق على قيام الشركة المجيدة دليلا على اقرار السلطان لما يوافق مصر من المشروعات الملاحية ، ولأن وجود البحرية التجارية المصرية يفي بالأغراض العثمانية ، ولكن تمشيا مع وضع « الرجل المريض » ، جاءت السياسة متسمة بالترقب والشك ثم مباركة النوايا عن رضا أو فيما نذر عن سواء ، وهو ما حدث بالفعل مع « الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية » ، اذ يبدو أن نشاطها قد وصل الى الباب العالي ، ففي الوقت الذي انتهت فيه طبيعة المجيدة كشركة وحولت الى مصلحة مصرية ، ثم قيام هذه الشركة الجديدة - الشركة المصرية - ، فقد استمر النشاط عالقا بأذهان المسميات العثمانية ( مجيدة ) .

عامة ، فقد روقب النشاط ، ولما لم يخطر اسماعيل باشا السلطان ، لذا أرسل الأخير مذكرا اياه أن في نشاطها « منافع كثيرة » ، وحينئذ لم يجد الوالى بدا من اجابته « علم من شهادة الركاب والمسافرين والحجاج أن في الشركة المجيدة ٥٥ التي أسست والغيت في عهد سلفنا منافعا كبيرة ، كما علم ذلك من الأمر السلطاني والكتاب السامي اللذين تلقيناها ، فقررنا اعادتهما وأذا في تأسيسها مرة ثانية بالشروط المعلومة ( للشركة المصرية ) » ( ٨٣ ) ، ثم أضاف بنودا أخرى هي أن مؤسسيها التمسوا شراء بضع بواخر ( سفن بخارية ) لضبط مواعيد السفر ، وتشتمل أسفارها على سواحل الأناضول والروميلى . كما التمسوا مدة الرخصة من ثلاثين

سنة الى تسعين سنة ، وأن تكون الأرباح ( بضمانة الحكومة ) السنوية ٧٪  
 بزيادة ١٪ ، ثم يضمن الباب العالي بأن أكثر موظفي الشركة وحامل  
 الأسهم من رعية الدولة ، ومن موظفي حكومة مصر الا قليلا من الأجانب ،  
 وأنهم بذلك محافظون بطبيعة الحال - ( لازالة الشك ) - على النظام  
 والقوانين الموضوعه ، لئلا يطرأ عليها خلل ، وأنه قد اشترط بحث الدعاوى  
 الخاصة بالشركة في المجالس والدواوين المحلية ، بمقتضى القوانين  
 الشاهانية ، مهما تكن رعية المدعى ، بدون وساطة قنصله ، فتكون هذه  
 الشركة عثمانية بحتة ، ثم ذكر أنها مستحق منافع عديدة في أعقاب ورود  
 وتشغيل البواخر التي اشترتها والتي رهن الانشاء بينائى الاسكندرية  
 والسويس ، من ذلك نقل القوات العثمانية الى أقصى البلاد كاليمن والبصرة  
 وبغداد ، ومحصولات « البلاد الشاهانية » (٨٤) .

وقد أضافت الوثيقة ذاتها أن الحكومات الأجنبية تمد مثل هذه  
 الشركات بالأموال ، وتمد مدة امتيازها الى تسع وتسعين سنة ، وفي  
 النهاية ورد هذا النص « فنستأذن في الموافقة على منح مؤسسى الشركة  
 الرخصة المطلوبة ، كما استأذن في تسمية هذه الشركة باسم جلالة السلطان  
 تبركا وتيمنا نى الشركة العزيزية » (٨٥) .

وهذا العرض يكشف فى الواقع عن أمور كثيرة ، حيث يتضح من  
 سياق ما سبق قوله عن سياسة الترقب والشك ، اما بصدد الانشاء  
 وتسيير السفن دون اخطار السلطان المسبق ، أو من حيث الاقدام على  
 شراء سفن من الخارج ، وعملية الشراء هذه ، كانت قد اتخذت ادارة الشركة  
 من قبل عدة قرارات بشأنها ، وتوضح الاشارة للبصرة وبغداد ونقل  
 الجنود ، أثر الظروف المقابلة فى كليهما ، حيث الوصول لهذه النقاط كان  
 يفى بمتطلبات السلطان ، رغم أنها لم تكن ضمن خطوط سير سفن الشركة  
 أصلا التى اقتصرت على البحرين وسواحل المول العثمانية بالبحر الأسود ،  
 ولكن هذا الأمر المهنوى كان ذا قيمة لمعاصرته تاريخ مفاوضات السفارة  
 البريطانية والباب العالي بخصوص الملاحة فى أنهار العراق ، حيث كان  
 تاريخ المكتبة ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ ( أواخر فبراير ١٨٦٤ ) ، كما كانت  
 الاشارة أقوى فى نقل الجنود الى أقصى البلاد وضمنها اليمن ، حيث  
 كانت تعكس ظروفًا مماثلة ، أثر ثورة العسير ، التى كانت قد نجحت  
 ١٢٨٠ هـ/ ١٨٦٣ فى الاستيلاء على مدينة أبى عريش ، وتخرج موقف  
 متصرف الحديدة : التركي « على ياور باشا » ، ولم تستطع السلطات

(٨٤) نفسه ، ص ٣٧٠ ، ٣٧١ .

(٨٥) د- شوقى الجبل : المرجع نفسه ، ص : ٣٧٩ .

العثمانية الحاكمة في الخجاز القيام بقميل حاسم ، وإزاء هذا الموقف اضطر الباب العالي أن يلجأ الى والى مصر للاستعانة به (٨٦) .

ولما كانت هذه الأحداث معاصرة لقيام الشركة المصرية وشراؤها السفن وزيارة السلطان لمصر (\*) ، لذا لم يكن اختيار اسم إحدى السفينتين الوردتين من الشركة الانجليزية P & O « الجديدة » مصادفة ، بل كان إشارة بأنها تصلح للقيام بمهام لتلك المنطقة حيث أبحرت القوة المصرية على ظهر هذه السفينة في وقت لاحق بتاريخ ٣ يونيو ١٨٦٤ متجهة الى جدة (٨٧) ، ايذانا بالتدخل في أحداث اليمن ، وهناك من فسر قبول اسماعيل باشا لهذه المهمة ، لأنه كان يسعى للحصول على فرمان من الباب العالي بجعل ولاية مصر وراثية في أكبر أبنائه من جهة ، وأملا في احياء سياسة مصر العربية من جهة أخرى (٨٨) ، مع ملاحظة ما تفرضه ظروف السيادة العثمانية .

وعلى هذا الأساس بدت البحرية التجارية ، أو بالأحرى الشركة انصرية في تطورها صوب العزيزية ليست معبرا عن استثمارات المؤسسين اقتصاديا فحسب ، بل مشروعا يفي بكل من أغراض الباشا والسلطان سياسيا ، وأما عبارات التبرك والتمين التي يديها الباشا ، فانها كانت تبرز سمات التودد ومحاولة استرضاء السلطان ، أو بالأحرى التكفير عن عدم اخطاره المسبق بمشروعها ، وعامة فإن المجاملة والود لم تكن تفس جوهر عمل الشركة الاقتصادي . ولكن هذا الطريق كان يعيى الاجواء لنيل الامتيازات سواء كان ذلك للشركة أو لما ينوى الاقدام على طلبه في مصر .

ويبقى القول ان التطور في رأسمال الشركة والتوسع في مشروعاتها ، يعكسان نوعا من مواكبة تطور ظروف القيام ذاتها ، التي لم يكن متوقعا

(٨٦) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٦ ، ٢٩٧ .

(\*) أبحر السلطان عبد العزيز من « الاستانة » يوم الجمعة ٣ أبريل ١٨٦٣ على ظهر اليخت الهيايوني « قبض جهاد » الذي كان قد أهداه اليه اسماعيل باشا ابن زيارته الاستانة لاستلام فرمان تنصيبه ، وفي مقابلة أهداه السلطان قطعة من الماس وقد وصل الإسكندرية الثلاثاء ٧ أبريل ١٨٦٣ ، وبرفته كل من ابنه الأمير يوسف عز الدين ، أفندي ، سيد الحميد أفندي ، رشاد أفندي ، وهؤلاء الأفندية هم الذين تولوا السلطنة حين يمه .

— عزيز خانكي : طرائف تاريخية ، المطبعة المصرية ، القاهرة ، مصر د. ، ص : ٢٩٧ .

٨٥ ، ٨٦ .

(٨٧) د. فاروق عثمان أباطة : المرجع السابق ، ص : ٢٩٧ .

(٨٨) نفسه ، ص : ٢٩٧ ، ٢٩٨ .

— السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٤٢ .

معها انتهاء النشاط وانما منحه مزيدا من المزايا ، كما هو واضح من المكاتب السابقة ، فاذا تم تصديق السلطان عليها ، أصبح مسمى « الشركة المصرية في مياحة السفن البخارية » أثرا باقيا ، ويصبح المسمى الجديد « الشركة العزيرية » وهو ما تم بالفعل في ذى الحجة ١٢٨٠ هـ / مايو ١٨٦٤ ، لتسطر صفحة أخرى .

### المرحلة الثانية : الشركة العزيرية :

أيا كان المسمى ومبرراته ، فهذا ليس القياس للمشروعات ، لكنه مظهر يعرض له البحث في إطار العلاقات الانسانية ، التي احتوت مدلولاتها على بعض المؤثرات ، وأيا كان المقترح ، فان الحقيقة هي أن « العزيرية » نسبة للسلطان عبد العزيز الذي تولى السلطنة في الفترة من ١٨٦١ - ١٨٧٦ م ، وعلى حد قول الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى « كان مترددا لا يستقر على قرار .. والدته كانت لها عليه دالة لاتحد ، مما ساعدها بعد توليه الحكم على استغلال النفوذ .. ولم يقل عبد العزيز عن والدته نزوعا الى استغلال منصبه بعد توليه العرش ، وذلك لتغطية نفقات اسرافه » (٨٩) ، وبهاتين الشخصيتين التقت الشركة العزيرية في مشروعاتها ، مثلما التقت بالسلطان والمهدي في تغيير اسمها الى العزيرية رمزا لذلك .

في البداية لم يرد التصديق بالفرمان السلطاني ردا على مكاتبة اسماعيل باشا للباب العالي ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ ( فبراير ١٨٦٤ ) ، وانما تبودلت مكاتبات أخرى تسأل توضيح مواضع ينبغي تعديلها في الفرمان المزمع اصداره (٩٠) ، ثم صدر الفرمان السلطاني المحرر في أوائل شهر ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) ، الذي نص في ديباجته على مد مدة الامتياز الى تسعين سنة ، وأن تكون نسبة الربح التي يضمنها المبري ٧٪ ، وان الشركة منذ هذا التاريخ فصاعدا تكون منسوبة الى الاسم السلطاني الذي أشير اليه « اسمنا السامي الملكي » أي العزيرية (٩١) .

وقد اشتمل الفرمان ذاته على عشر مواد توضح بعض أمور الامتياز ونهج العمل ، يتصل منها بفقرتنا هذه ، أن مدتها تبدأ من تاريخ هذا الفرمان ، وهذا يعني شغل « الشركة المصرية » سابقتها ، حيزا في تاريخ

(٨٩) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٦ .

(٩٠) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ... ، ص : ٣٧٢ .

(٩١) - دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة

فرمان رقم ٨٩٨ في أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والي مصر ( فرمان تأسيس العزيرية ) .

الملاحه المصرية ، وهو ما أثبتناه ، ثم أشير الى أنه اذا أريد مد امتياز  
العزيزية مرة ثانية ، فيتم الاستئذان من طرف الدولة العثمانية ، وذلك  
قبل انتهاء مدة الامتياز « بخمسة سنين » (٩٢) .

وقد جاءت تفصيلات المادة الأولى حول حق ديوان المالية في المرور  
والتفتيش على حساباتها ودفاترها وأكدت المادة الثانية نسبة الربح ٧٪ ،  
وركزت الثالثة على أن المؤسسين « وأصحاب الاسهام » ( المساهمين )  
فهؤلاء مع مستخدمي القومانية ، تحل قضاياهم بمعرفة الحكومة المحلية ،  
حيث ان الشركة تابعة للدولة العلية ، وتأسيسها ومركزها العام ببصر ،  
ثم تتشابه بقية المواد مع مواد فرمان السابق اصداره للشركة المجيدة .  
ماعدا ما أشارت اليه المادة الرابعة من فرمان المجيدة التي حددت الانتقال  
بلسفن بقولها « لا تقبل القومانية الركاب العادية المسافرين الى الخارج  
مطلقا ، ولو عن طريق توصية أو التماس » (٩٣) ، حيث ترك النص  
« الى الخارج » ، وفي المقدمة جاء نطاق العمل البحر الأسود ، المتوسط ،  
الأحمر ، المحيط ، وفي المادة السابعة أشار الى حق الشركة في أعمال ورش  
مناسبة في القصير أو السوييس أو أية جهة أخرى لأجل تعمير وترميم  
الوابورات ، ويتم تسوية ذلك بمعرفة الحكومة المحلية ، وكذلك حقها في  
انشاء مخازن للقمح ، وفي المواد الأخرى تغطي لها الأراضي الميرية من الحكومة ،  
وبعد انتهاء الشركة تشتري الحكومة منشأتها باتفاق الطرفين ، ويتوالى  
التشابه في بقية المواد مع فرمان المجيدة .

ثم اختتم فرمان مواده بالعاشرة التي نصت على أن هذه هي الترتيبات  
الأساسية لتلك الشركة ، وانما النظامان أي اللائحة الأساسية فتوضع  
من طرف المؤسسين ، وبما يتفق مع القواعد والتعليمات ونظم حركة  
الادارة المتبعة في سائر الشركات المماثلة ، ولا يعمل بها ما لم يتصدق  
عليها من طرف الحكومة المحلية (٩٤) ، أي حكومة مصر حيث واقع مقرها  
ومؤسسيها ومساهميها .

أما عن أثر العلاقة بالسلطان ، فان نصوص فرمان التي لازمت قيام  
هذه الحركة ، تثبت أن ما اتصل بهذا الجانب في العلاقة والتنمية العثمانية  
ومسايها ، هو ما تضمنته المادة السادسة في اشارتها الى أن هذه الشركة  
ما دامت منسوبة لاسم السلطان العثماني ، وستبخر سفنها بين موانئ  
السلطنة . من ثم ، « ما يلزم لها بأى جهة كانت من أدوات ومهمات

(٩٢) المصدر نفسه .

(٩٣) « فرمان تأسيس المجيدة » .

(٩٤) « فرمان تأسيس العزيزية » .

ولوازمات من أى جنس ونوع كان ، لا يؤخذ عليه رسم جمرك ولا رسوم أخرى ، بل يعاف من ذلك عند جلبه واحضره من الخارج » (٩٥) ، وهذا النص يفسر مغزاه ما جاء بمقدمة الفرمان ، من أن انشاء مثل هذه المشروعات « يستهدف تحقيق النفع العام والرغبات الخيرية السلطانية تماما » .

وعلى كل ، فقد مضت الشركة فى طريقها ، ويبدو أن حالة الرواج فى التبادل الخارجى خاصة ابان ازدهار تجارة القطن وتحقيقها أرباحا ، قد أغرت مؤسسيها وأهمهم الخديوى - ليس تبعاً لمكانته السياسية فحسب بل بقدر حصته الكبيرة (\*) - على ملكيتهم لمشروع آخر ظاهره بعيد تماما عن البحرية التجارية ، ولكن جوهره متصل تماما بها ، وهو مشروع مد السكك الحديدية ، بما يمثل من تنشيط التبادل الخارجى من خلال ربط الموانئ بالظهير ، واقتרכת ذلك فى « الجهات التى تستصوب بالأقطار المصرية وملحقاتها وبالمحلات ( الأماكن ) التى من الخروطم لحد ( الى ) اسكلتى سواكن ومصوع » (٩٦) ، ولتحقيق ذلك لجأ اسماعيل باشا الى « صاحبة العصمة والدة الجناح العالى ( نفسه ) بالاستانة فيرجو الوالدة هانم » أن تتوسط لدى المقامات العليا فى الآستانة ، حتى تغطي الشركة المصرية العزيزية ، تصريحاً بمد سكك حديدية فى الجهات المعلومة ، فى مصر بملحقاتها ، عدا السكك الحديدية الموجودة فيها الآن » (٩٧) .

غير أن ما يلفت النظر لهذا المشروع المقترح ، هو أن ثمة تطوراً قد طرأ على نوعية تفكير ادارة العزيزية فى طرق الاستثمار داخل مصر وذات الشئ بالنسبة للملحقات ، وإن كانت هذه الأخيرة قد استحوذت على اهتمام خاص من الوالى ، لما يمثل ذلك من ربط لتلك البقاع اداريا وسياسيا ، وقد تم التصديق السلطانى ، فى أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) وصدر الفرمان محتويا على مقدمة وتسع مواد وخاتمة ، خول الشركة الحق فى مد السكك الحديدية بالجهات المذكورة وأمور أخرى ، كأن أهم ما جاء فيه متضمنا نفس شروط فرمان تأسيس العزيزية من حيث

---

(٩٥) نفسه ، وسيم تناول ذلك فى « ادوة البحرية التجارية .. » ، - « التوكيلات الملاحية » .

(\*) تم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « المؤسسون والمساهمون فى الدراسة غير المنشورة بجاسة عين شمس » .

(٩٦) دار الوثائق القومية ( محالط الأبحاث ) : مطبعة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان ٩٠٥ بتاريخ أواخر ربيع آخر ١٢٨١ هـ بطرفاء السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر ..

(٩٧) « شوقى الجبل : الوثائق السياسية .. » ص : ٢٧٢ .



المدة وضمانة الحكومة ٧٪ تبعا لرأس المال بأية اضافات فعلية ، ونفس الشيء بالنسبة لنقل الجنود ومستلزمات الميرى ، ثم ذكرت المادة الثامنة ضرورة تقديم الشركة رسومات الخطوط المزمع انشاؤها وتفصيلها ، واضافت المادة التاسعة « بما أن الرخصة المتعلقة بأعمال السكك الحديدية هي مقصورة ومحصورة في هذه القومية لا خلافها ، فلا يجوز لها أن تعطى لجميع السكك أو أحد الفروع لأحد خلافها ، سواء كان بنوع الالتزام أو بوجه آخر » (٩٨) .

وكان هذا النص يعنى الحرص على أن يكون هذا المشروع في اطار التبعية المصرية العثمانية وبمعنى آخر بدأ مشروعاً مبادياً لا يجوز التنازل عنه كلياً أو جزئياً ، وفي الجانب الاقتصادي كن يعنى حاجة الشركة الى زيادة رأس المال ، وبالتالي فتح الباب لمزيد من الأسهم ، وكما اشرنا سابقاً فإن ظروف المجتمع المصرى ، كانت تشهد رواجاً اقتصادياً نتيجة ازدهار التجارة الخارجية آنف ، وكذلك تطور كبار الملاك الزراعيين ، ذات الشيء بالنسبة لإيرادات الباشا ، وكان ذلك يعنى وجود فوائض عالية يمكنها المساهمة في مثل هذه المشروعات ، سواء بزيادة رؤوس أموال المؤسسين والمساهمين القدامى أو بدخول مساهمين جدد ، لكن وعلى الرغم من ذلك فإنه مما يؤخذ على التطور في مشروعنا هذه ، أنها دوماً كانت تسبق امكانيات رأس المال المتاح ، ولم تكن تأتي نتيجة لاستثمار فائض ، فيفتح الباب لأسهم جديدة قبل سداد بقية الحصة السابقة ، وهو ما مثل مداخلات محاسبية لم تفتن لها الادارة ، ويبدو أن ذلك كن من آثار طموحات الطفرة التي أصابت الاقتصاد المصرى بالازدهار المفاجئ نتيجة القطن ، أو الانفتاح الناقل للمظهر الحضارى دون ترو ، لأن ما حدث هو اقرار المؤسسين على أن يكون رأس مال الشركة الميزية بعد مشروع السكك الحديدية « ثمانية ملايين جنيه انكليزى ، منقسمة على اربعمائة ألف سهم ، قيمة كل سهم عشرين جنيه انكليزى » (٩٩) ، وجاءت تفصيلات نظم دفعها في النظاماته .

ولما كان الفرمانان السابقان في ذى الحجة ، وبيع الآخر ١٢٨١ هـ ، قد خولا الحكومة المحلية حق التصديق على اللائحة الأساسية ( النظامات ) ، فقد تم ذلك التصديق بموجب الأمر الكريم في ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) ، الصادر إلى راغب باشا ، الذي تولى رئاستها بعد

(٩٨) دار الوثائق القومية ( محفوظات الميزية ) : « فرمان الموافقة على امتياز السكك

الحديدية » .

(٩٩) - : « نظامات الشركة الميزية » ، البند السابع من الباب السابق .

أن قدم عبد الحليم باشا طلب استعطائه الذي قبله الوالي بنفسه  
التاريخ (١٠٠) .

وقد احتوت النظامنامه على مقدمة وواحد وسبعين بنداً (١٠١) ، كان  
ما يتصل منها برأس المال ، هو اقرار الزيادة المشار اليها ، وما يراه  
الباحث من نقاط تؤخذ على الشركة ، يشبها ما جاء بالنص من  
أن الأربعمائة ألف سهم وقيمة كل منها عشرون جنيتها انجليزيا ، كان  
ضمن هذا المبلغ المائة ألف سهم القديمة التي تم الاكتتاب فيها من قبل ،  
ودفع الربع من قيمة كل سهم (\*) ، وكان باقى المبلغ وقدره ثلثمائة ألف  
سهم المتبقى فتحها مستجداً ، فتح منها حينئذ مائة وخمسون ألف سهم  
فقط ، وطلب من هذا القدر دفع الربع من كل سهم أيضاً فى المواعيد الآتى  
بيانها ، « ٢ جنيتها عند قيد الاسماء ، ١ جنية بعد القسط الأول بثلاثة  
شهور وان لزم ، ١ جنية بعد القسط الثانى بستة شهور وان لزم ، ١ جنية  
بعد القسط الثالث بستة شهور وان لزم » ، أى خمسة جنيهاً ، وباتمام  
هذه الدفعات يكون قد تم سداد ربع قيمة رأس مال المائة والخمسين ألف  
سهم ، ومن ثم يصبحوا بمساواة المائة ألف سهم الأولى ، وبعده ففى كل  
سنة شهور وان لزم ، يطلب من الخمسة عشر جنيتها الباقية جنية واحد  
من قيمة كل سهم من المائتين والخمسين ألف سهم ، اعتباراً من تاريخ اتمام  
دفع الربع الأول ، على أنه قبل طلب كل قسط بثلاثة شهور ، ينشر من  
ديوان العموم باعلان التحصيل ، على أن يتم سداد كافة الأقساط تقداً  
بخزينة ديوان عموم الشركة ، وأما المائة والخمسين ألف سهم المتبقية من  
الثلثمائة ألف سهم المستجدة ، فيتم طرحها للاكتتاب بمعرفة مجلس الإدارة  
عند اللزوم ، وبمعرفة المجلس المذكور يتعين بوقتها كيفية التحصيل (١٠٢) .

ويلاحظ من هنا العرض عودة اقرار عملة رأس المال بالجنية  
الانجليزى ، ويرجح أن يكون ذلك مرتبطاً بحركة الظروف الاقتصادية التى  
ذكر عنها الدكتور حسين خلاف - فى اطار حديثه عن علاقة التبعية فى  
الاقتصاد - أن التبعية آنئذ شملت ميدان التجارة والمال ، وذلك بأن

(١٠٠) دار الوثائق القومية (مخطوطات العزيرية) : ترجمة الامر الكريم رقم ٣٦

تركى بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ الى سعادة راقب باشا .

(١٠١) المصدر نفسه : « نظامات العزيرية » .

(\*) يوجد بعد هذا فقرة « وباقى المبلغ وقدره ثلثمائة ألف سهم القديمة التى  
استولتها أربابها بالكامل ، ودفعوا الربع من قيمة كل سهم » وهذه تم استبعادها لترجيح  
عدم صوابها ، حيث لم تعبت الوثائق المقارنة ذلك ، وأيضاً لعدم اتساقها مع بقية البنود  
والنظامنامه .

- محمد رشدى : مصدر سابق ، ص : ٣٦ .

(١٠٢) نفسه : البند السابع من الباب الثانى .

الجزء الأكبر من تجارة الصادرات والواردات المصرية ، كان محتكرا فعلا لانجلترا منذ أوائل حكم اسماعيل ، وقدر البعض أن ثلاثة أرباع التجارة الخارجية المصرية ، كان يتم مع تلك الدولة حوالى عام ١٨٦٣ ، وكان يساند نشاط الانجليز فى ميدان التجارة ، نشاطهم فى ميدان المال ، وذلك عن طريق البنوك أو فروعها التى أنشأها بمصر (١٠٣) .

كما يلاحظ أن رأس المال الأصلى والاضافات الجديدة التى تمت ، كان يتم دفعه على دفعات مجزئة على فترات ليست ملزمة ، وكان يشار الى ذلك بالقول « ان لزم » ، وأنه بدلا من استكمال هذه الدفعات ، طرحت أسهم الزيادات الجديدة ، وكان هذا من شأنه زيادة الارباك المالى ، نظرا لتضارب قرارات الادارة فى هذا الشأن .

أما بالنسبة لتطور الشركة ، فقد كان متمثلا فى نشاطها البحرى والنيل من خلال زيادة أعداد السفن وتعدد محاورها الملاحية ، حيث بلغت « عشر وابورات (سفن بخارية) على البحر الأحمر وعظيمة » ، وعلى خط البحر الأبيض موصل الأستانة أربعة عشر وابورا جسيمة ( بخارية كبيرة ) ، وثالثا على خطوط نهر النيل المبارك تسعة وعشرون وابورا ومائتا صندل كبير وثلاثة « (١٠٤) ، وقد تناقصت بعض أعدادها مع نهايات العزيزية بفعل الحوادث والأخطار ، فبلغت فى التاسع من فبراير ١٨٦٩ « ٢٤ سفينة بخارية فى البحرين الأحمر والمتوسط عدا الوحدات البحرية الأخرى غير البخارية وكانت نحو ٤٣ فلوكة وصندلا ، وفى نهر النيل ٢٧ وابورا « بخاريا » ومن الوحدات الأخرى ١٨٤ ، عدا ما ليس صالحا « (١٠٥) ، وقد انتشرت التوكيلات الملاحية والمكاتب التى تخدم هذه السفن فى خارج البلاد ودخلها ، مما أوجد نشاطا ملموسا للنشاط الملاحي المصرى .

### الاتجاه صوب التصفية ( التطور الخادع ) :

ان تطور البحرية التجارية المصرية مطلب حضارى هام ، لكن ان يبدو ذلك التطور فى صورة تفوق الواقع كثيرا فذاك هو المظهر الخادع ،

١٠٣) « د حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٤١٤ .

١٠٤) - الوثائق المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية

١٨٦٧ :

« تقرير حريف باشا للوزير ٣٠ شمس ١٥٨٢ ( ١٦ يونية ١٨٦٧ ) » .

١٠٥) دار الوثائق القومية ( دواوين الخفصات - عزيزية ) : مطبعة وابورات ٦٨ -

١٨٦٩ ، ملف وابورات ذو القعدة ١٢٨٥ هـ ، قائمة رقم ٢ بتاريخ ٩ فبراير مقدمة من

باشمهندس عوم القومباتية المزيزية عن بيان تشييد وابوراتها وصندلها وموجوداتها .

ومن ملامح هذه الصورة أن انشطة البحرية التجارية في عهد اسماعيل باشا بدءا من الشركة المصرية ومع العزيرية ، لم تكن تقتصر على السفن البحرية والنيلية التي كانت تعمل في محاورها الملاحية المتنوعة ، وإنما سوه في التخطيط والادارة ، تمثل في عدم الموازنة بين طموحات التطور والامكانات المتاحة ، حيث بدأ الواقع - بما يوافق هذا الحيز ، يحوى عنصرين : أحدهما مادي يتمثل في رأس المال ، والثاني : بشرى يتمثل فيمن يقومون بالتخطيط والادارة للاستثمارات .

وعلى الرغم من أن الادارة لها جوانبها المتشعبة (\*) ، فإن ما يتصل منها برأس المال يمكن تناوله من خلال مسيرة الشركة وإيراداتها وخسائرها .

ففي البداية رغم اختلاف بعض الأرقام في الوثائق المتعددة التي ترصد الإيرادات ، فإنها اتفقت على أن الموقف المالى للثلاث سنوات الأولى في عهد اسماعيل باشا ، حققت فيه البحرية التجارية المصرية ، ( العزيرية ) أرباحا فائضة ، بيد أنها على الجانب الآخر ، أوردت عدم تحصيل اجمالى أو غالبية رأس المال بالإضافة الى عدم تحقيقها نسبة الأرباح ٧٪ بعد ذلك ، بل أنها اقترضت من البنوك ، وذلك بالنسبة لغالبية سنوات نشاطها ، بما يعنى عدم التخطيط للاستفادة من فائض الأرباح الأولى على سبيل الاحتياطي ، أو أن الانفاقات على المشروعات فاقت امكانات رأس المال ، قد تكون الانتكاسة التي أعقبت ازدهار تجارة القطن البحرية بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية من أسباب ذلك ، وقد تكون بعض المشروعات التي أنفق عليها ولم تتم كالسكك الحديدية أيضا من الأسباب ذاتها ، ولكنها على أية حال لم تكن جميعها وإنما تعطى مؤشرا للمشروعات الطموحة التي بدت في مظهر يفوق الواقع ، وهذا ما يناقشه العرض التالى .

أشارت الوثائق الى أنه قد تحقق خلال الفترة من أول يونية ١٨٦٣ حتى التاسع من سبتمبر ١٨٦٦ أى في الثلاث سنوات والثلاثة أشهر الأولى - ربح اجمالى بلغ نحو ٢٨٦٩٥٥ جنيه انجليزى (استرلينى) ، وكانت تفاصيل الإحصاء كما على : (١٠٦) .

---

(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلا في الفصل التالى « الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية » .

(١٠٦) دار الوثائق القومية ( الأرشيف الأمريكى ) : مطبعة ٤ ، ملف رقم ٤ :

Despatch No, 93, Agency and Consulate General of the United States of America, Hon, William, H, Seward Secretary of State, Alexandria, Egypt 17 June, 1867, p. 214.

البيان	الايرادات بالجنينة الانجليزية-الاسترليني	المصروفات بالجنينة الانجليزية	الأرباح
البحر المتوسط	٢٩٦٠٣٣ر٢٢١١	١٦٢ر٤٩٠ر١٧	١١ر١٥ر٢٢ر٢٣ر١٣٣
البحر الأحمر	٣٤٢ر٦٢٥ر٥٦	١٥١ر٢٧٥ر١٦١	٥ر١٩ر٣٤ر٩١
نهر النيل	٢٤٤ر٦٠٣ر١٠	١٢٩ر٥٨٠ر١٨٩	١١ر٥٠ر٢٢ر٢٣ر١
مصروفات عمومية		٥٢ر٩٤٨ر٧٥	

وأشار التقرير ذاته الى ان ما تم دفعه من رأس المال كان ١٢٥٦٣ر١٥  
جنيتها استرلينيا (١٠٧) ، كذلك جاء في تقرير شريف باشا ، الذي قسمه  
نيابة عن مجلس الادارة الى الجمعية العمومية ، بتاريخ ٣٠ بشنس ١٥٨٣  
( ١٦ يونية ١٨٦٦ ) ما يفيد تحقيق أرباح في هذه السنوات ، وقد أورد  
تفصيلات أكثر كما يلي : (١٠٨) .

بنس شلن ليرة	البحر الأحمر	التحصل من خط	بنس شلن ليرة	التحصل من نهر النيل (*)
٦ ١٥ ٣٤٣٦٢٥	من غرة يونية ١٨٦٣ الى غاية سبتمبر ١٨٦٥	١٠ - ٣٤٤٦٠٣	من غرة يونية ١٨٦٣ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٥	
١ ١٢ ١٤٥٧٣٤	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى غاية سبتمبر ١٨٦٦	١٣ ١٣ ٣٠٤٥٢٠	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦	
١١ ٢ ٢٩٦٠٣٣	التحصل من خط البحر التوسط	١١ ١٧ ٧١٥٨	الدفع من الحكومة اجرة نقل البوطة بوابورات القومانية بالبحرين المتوسط والأحمر	
٤ ٣ ١٩٣٨١٠	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦	٨ ١٥ ١٥٣٤٤٧٥		

وأضاف « هذا الايراد الحقيقي الجسم الذي جعلنا في حالة عظيمة ،  
بنس شلن ليرة  
سمحت لنا بتوزيع ارباح تبلغ ١١ ٢٦ ٤٦-٤٢ على المساهمين بالحسابات  
السنوية المتبوت الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦ » .

أما إذا انتقلنا الى رصيد إيرادات ومصروفات السفن في السنة التالية،  
فان ذلك يبرز من البيانات التي وردت في ميزانية السنة المنتهية

Ibid, p. 214.

(١٠٧)

(١٠٨) تقرير شريف باشا ، عن : الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين

١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ م .

(\*) تبويب الأرقام في جداول من عمل الباحث .

د توت ١٥٨٤ ، ( ١١ سبتمبر ١٨٦٧ ) المقدمة فى جمادى الأولى ١٢٨٤ هـ  
أغسطس ١٨٦٧ وكانت كما على (١٠٩) : -

البيان	الإيرادات			المصروفات		
	بارة	قرش	جنيه	بارة	قرش	جنيه
سفن البحر المتوسط	١٠٠١٧٥	٩٨	٣٢	١٦١٣٥٩	٨٧	٣٥
سفن البحر الأحمر	٢٠٤٦٧٨	٣٩	٣٣	١٠٨٣٥٩	٢٣	٠٩
نهر النيل	١٢٩٥٠٥	٤٧	—	١١٧٠٠٢	١٣	٠٢
الإجمالي	٤٢٩٣٥٩	٧٥	٢٥	٣٨٦٧١٨	٢٤	٠٦

### بارة قرش جنيه

أى أن صافى الأرباح ١٩ ٥١ ٥٣٦٤١ .

وفى هذا المجال تجدر الإشارة ، الى أن الأرباح التى تم توزيعها عن العام الأول من التأسيس د ١٢٨٠ ، بتاريخ ١٢٨١ هـ/يونية ١٨٦٤ م ، بلغت خمسة وأربعين ألف جنيه ، ووزعت ١٠٠ قرش للحصة (١١٠) ، لكن كانت هذه الأرباح خادعة ، اذ كان ضمنها من اثمان الواپورات الأربعة مبلغ ١٧٤٠٠ ليرة الذى وافقت الحكومة على استنزاله ، فضلا عن تقديم الأراضى مجانا ، ومن ثم بدت هذه الأرباح مكسبا تقوم أهم موارده على اعانة الحكومة ، وهذا الأمر كان فى السنة الأولى أكثر ظهورا من السنوات التالية ، باعتبار دعم الحكومة إيرادا ، ومع مضي السنوات تظهر حقائق الإيراد بدون وجود ضمانات الحكومة للربح التى كانت فى البداية ٦٪ ثم أصبحت ٧٪ ، لأنه اذا كانت السنة الأولى د المصرية ، وزعت أرباحها بواقع ١٠٠ قرش للحصة ، أى صافى ٢٠٪ لربع رأس المال الذى تم دفعه ، مع فرض حجز نسب الاحتياطى ومكافأة مجلس الادارة فان ذلك يعنى عدم تحمل المبرى أية فروق لتعديدها نسبة الضمانة ، الا أن حقيقتها نتج عن التشجيعات العينية الكبيرة الممنوحة فى شكل الأراضى ثم المالية فى صورة التنازل عن بقية الواپورات ، ولذلك لن تفى الأرباح الحقيقية بالنسبة المثوية المكفولة فى السنوات التالية ، وبدأ ظهورها فى الميزانية بتسوية الضمانة الحكومية ، على سبيل المثال : أن الأرباح عن السنة المنتهية د ١٨٥٤/ق/١٨٦٨م استعمل ( عنها ) مجلس الادارة فى ١٨ شوال ١٢٨٥ هـ ( يناير ١٨٦٩ ) باجتماعه وبحضور دميان ( محاسبى القومانية ) عن أرباح ١٥٨٤ ، فعلم أن مقدارها ٢٨٣٠٩ جنيه وثلاثة وثمانون قرش وأربعة

(١٠٩) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مخططة مرتبات عهد ماليات ١٢٨٠ - ١٢٩١ هـ ، ملف الميزانية جمادى الأولى ١٢٨٤ هـ/أغسطس ١٨٦٧ ، د ميزانية حساب عموم وفروع القومانية المزينة المصرية توت ١٥٨٤ .  
(١١٠) - : مخططة أرباح وتوكيلات صرف أرباح عزيزية مارس ١٨٦٤ - يونية ١٨٧٠  
ملف أرباح محرم ١٢٨١ هـ/يونية ١٩٦٤ ، وثائق متفرقة عن توزيع أرباح محرم ١٢٨٠ هـ .

وعشرون فضة ، والمقتضى صرفه طبقا لاجلغ ٧٪ مبلغ مائة ألف ومبصاة خمس وأربعون جنيه واثنين وتسعين قرش وأربعة فضة ، ( ١١١ ) ، وهذا يعنى أن الحقيقة التى كانت تعلمها الادارة بتحقيق أرباح خفيفة جعلها المشاركون الآخرون وما نشر عن الربح الأكبر الذى يصرف لهم كان بواقع النسبة المضمونة من الحكومة ، وهذا معناه استمرارية خداع المساهمين ، وفى ذات الوقت لن تستمر الحكومة فى تحمل النسبة ازاء زيادة أعبائها ، أى لايد من مواجهة الواقع .

فى البداية نقرأ فى تلك المواجهات عن أمور ادارية ، أقدم عليها وكيل العموم د صفر باشا مع دميان بك بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) ، وتكشف الحقيقة المرة ، حيث علم منها أنه فضلا عن عدم وجود نقدية بخزينة الشركة ، فقد وجدت جملة مبالغ كان مطلوباً سدادها من بعض التجار والمستخدمين ، وقد وجد أن ذلك كان مغالفا لما جاء فى منطوق البند السادس والأربعين الذى كان ينص على أنه بانتهاء كل سنة يجرى حصر ايراداتها ويتم خصم مصروفاتها ، وما يتبقى بعد ذلك من فائض ربح تحجز منه نسبة بواقع ١٥٪ نظير المال الاحتياطى والسكرتاه ( التأمين ) ، واستهلاك الموجودات ، ثم ٢٪ تخصص للمعاشات والاعانات والمكافآت وغيرها ، وهو الذى لم يتم ، وبلاستفسار عن عدم اجراء ذلك طبقا لنصوص النظامه ، د قبل ان ما كان محجوزا تحول صرفه فى اللوازمات وهو نظير موجودات استجذت ، ولكن عندما طلب صفر باشا من دميان بك كشوف هذه الموجودات التى قيل باستحداثها وبيان أصنافها وأثمانها ، لم يمكنه الحصول عليها ، وتؤكد الوثيقة على أن هذه المخالفات توضح أن الاجراءات التى كان يقوم بها دميان بك كانت بخلاف نص النظامه ولم يقتصر الأمر على هذه المخالفات وإنما تعداها الى أمور أخرى كما يلي : -

**أولا :** كان رأس المال الذى تم دفعه مبلغ ١٤٤٤٧٠٠ جنيه (\*) ،

---

( ١١١ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مطبعة أرباح وتوكيلات ٢١ مارس ١٨٦٤ ملف خاص أرباح المساهمين بالقومانية محرم ١٢٨١ هـ / يولية ٦٤ ، وثائق متفرقة بوزيع ٤٥٠٠٠ جنيه بنسبة ١٠٠ قرش عن عام ١٢٨٠ هـ .  
- : مطبعة أرباح وتوكيلات صرف أرباح ( ملف خاص دفاتر يولية ١٨٦٩ ) وثيقة بتاريخ أول فبراير ١٨٦٩ من صرف أرباح .  
( ★ ) أشادت بشئ الوثائق لوجود ٣٥٠٠٠ حصة لم يدفع بعضها الجنيه الرابع ، والخاص . والسلمى .  
- : دار الوثائق ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مطبعة . مجلس الإدارة ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ، اجتماع ٣٠ يئس ١٥٨٣ ( ٦ يولية ١٨٦٧ ) .

تاريخ البحرية - ١٧٧

بيشما كانت موجودات الشركة والحالة هذه ، تقل في تجميعها الفعل عن القيمة المدونة بالفاتر .

**ثانياً :** أنه مع معلومية المبالغ المطلوب سدادها من مختلف الجهات فإن بعض المساهمين لم يتم بالسداد في الميعاد المحدد أساساً والبعض الآخر قام بسداد جزء وترك الجزء الآخر على أساس أن يتم خصم المطلوب منه مما يكون مستحقاً له من أرباح ، كما أنه لم يتم خصم أرباح بعض السنوات السابقة من الإجمالي ، كذلك حصل التمويه بظهور أرباح في تلك بارة قرش

السنوات وحسب نص الوثيقة ، « البعض بحساب الماية ٢٤ ٣٨ كما بارة قرش

حصل من السنة الأولى . والبعض بحسابات ٢٠ ٣١ كما حصل من السنة بارة قرش

الثانية ، والبعض بحساب الماية ١٠ ١٦ كما حصل من السنة الثالثة ، وتذكر الوثيقة أن كل ذلك كان غير حقيقي وبخلاف نص النظامانه ، ولم تعلم الأسباب التي دعت لذلك سوى أن تكون هذه النسب وهمية بقصد التمويه بتحقيق أرباح » (١١٢) .

**ثالثاً :** لم يتم تقديم حسابات السنوات السابقة الى الجمعية العمومية الا بعد مضي ستة شهور في السنوات التالية ، بخلاف نصوص اللوائح التي كانت تنص على ان مثل هذه الشركات لا بد أن يكون حسابها السنوي محصوراً في كل سنة بما يخصها من الإيرادات والمصروفات ، وتذكر الوثيقة بأنه لم يفهم الداعي لعدم الاجراء حسب نص النظامانه ، وأنه قد أدى ذلك لتأخير جملة مبالغ كانت تستحق السداد في سنواتها التي ظهرت فيها أرباح ، حيث لم يتم خصم المطلوب وانما وزعت كأرباح ثم تورد الوثيقة ان جزءاً من الأرباح كان وهمياً نتيجة صرفه من رأس المال الأصلي ، وذلك بما نصه :

« حقيقة الحال انها مأخوذة من عين المال الأصلي ٠٠ ، ثم تصنيف الوثيقة ذاتها « أن ذلك مبني على التساهل وعدم حساب فوائد تأخير مطلوبة من بعض الجهات ، وجاءت اجابة حيمان بك خالية من ردود مقنعة الا فيما ذكره عن حجز نسبة السبعة عشر المثوية تحت بند الخصم من

---

(١١٢) دار الوثائق القومية ( دواوين الختمات - عزيزية ) : مخططة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ - ابريل ١٨٦٩ ، ملف خاص مكاتبات غرفة جمادى اول ١٢٨٥ - غاية الحجة ١٢٨٥ هـ ، وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ من سفر وكيل عموم القومانية العزيرية الى دميات بك مساجي التومبالية .



الموجودات ، وبقية اجابته كلمات انشائية على غير اسس محاسبية ( ١١٣ ) .

ويكشف هذا العرض عن عدة أمور في مقلعتها عدم اتساع بنود النظامنامه ، من حيث دفع رأس المال أو الادارة المالية ، كذلك المبالغة في تقدير نسب الأرباح والأصول ، وأيضا تقطيع الانفاقات من أصل رأس المال ، وتداخل المدفوع منه مع المقتضى صرفه ، وكأنا الإدارة بأسرها أسهمت في تقييب الحقيقة ، ومن المرجح أن ذلك استمد جذوره في أحد جوانبه من بنود التأسيس ذاتها ، فيما يمكن أن يؤخذ عليها في خطوات طرح الأسهم للاكتتاب ، إذ يلاحظ دوما ، أن خطوات زيادة رأس المال كانت أشبه بمن يلهث جريا في ملابسات يمكن تسميتها بالطفرة ، وهذه كان من سماتها الزيادات السريعة المتلاحقة في فترات زمنية وجيزة ، سواء من حيث رأس المال أو استحداث المشروعات ، وهو ما أظهره العرض السابق تناوله ، حيث كان رأس المال على مدى عام أو ما يربو عليه قليلا عشرين ألف حصة بأجمالى أربعمائة ألف جنيه استرليني في ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ ( مايو ١٨٦٣ ) ، ثم حولت نفس الحصص للعملة الفرنسية ، في ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) ، ثم أصبحت بالجنيه المصرى بذات الكمية والتاريخ ، ثم زيدت الى الضعف أربعين ألف حصة بأجمالى ثمانمائة ألف جنيه مصرى في ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٤ م ) ، وزيدت الى مائة ألف حصة بأجمالى مليونى جنيه مصرى في رمضان ١٢٨٠ هـ ( فبراير ١٨٦٤ ) ، وفى النهاية أصبحت العملة بالجنية الاسترليني بعد أن زيدت الحصص الى أربعمائة ألف حصة برأس مال اجمالى ثمانية ملايين ، وذلك اعتبارا من ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) .

وهذا الأمر لم يؤد الى تخطيط المساهمين في الدفع حسب نوع العملة المستجدة فحسب ، بل والادارة أيضا عند قيامها بتحصيل فروق العملة عن المدفوعات الأقدم حتى تتساوى القيمة الأحداث ، مثلما تم في تحصيل ٨٥ قرشا بأثر رجعى من أصحاب المائة ألف سهم الأولى ، ليصبح اجمالى ما يتم تحصيله حين طلب دفع الجنيه السادس بعد سداد ربع قيمة الحصص ٥٨٥ قرش - معادلة الستة جنيهات الانجليزية - ايان طلبهم دفع الجنيه السادس بعد استكمال سداد ربع المائة وخمسين ألف حصة من الثلاثمائة المستجدة بعد زيادة رأس المال الى ٨ مليون جنيه ( ١١٤ ) ، ومن المفارقات أن هذا الاستفراك الإدارى المالى تم في جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ / أكتوبر ١٨٦٦ ، أى بعد مضي فترة طويلة نسبيا منذ اقراو

٠ ( ١١٣ ) المصدر نفسه : اجابة دميان بك بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ )

( ١١٤ ) دبر الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : مطبعة ١٣ الوقائع ( ملف العزيزية )

الوقائع المصرية : العدد ٤٩ بتاريخ ٨ جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ / ١٨ أكتوبر ١٨٦٦ .

العملة الانجليزية ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) ، وكان اللاحق  
أن يتم ذلك في حينه .

لپس هذا فحسبي ، بل أنه نظّم سداد الحصص ذاتها التي كفلتها  
بنود النظاماته ، تكشف عن نهج مالي غريب على مثل هذه المشروعات ،  
اذ المتبع سداد كل أو معظم رأس المال لتأسيس المشروعات ، أو أن يتم  
ذلك في فترات وجيزة ، لكن ما حدث مختلف تماما ، فالذي كان يطلب  
سداده لا يتعدى الربع على فترات مجزئة ، أما بقية القيمة يشار إليها  
« ان لزم » ، فحين كانت « الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية »  
حيث قيمة السهم « مائة فرانس من ذوات الخمسة فرنكات » حين كان  
رأس المال مليونين منها ، كان الدفع للربع على أساس ١٥٪ عند التوقيعات  
الأولى ، ثم ان اقتضى الحال ١٠٪ بعد ثلاثة أشهر ، وهكذا ١٠٪ كل ثلاثة  
أشهر اذا اقتضى الحال ( ١١٥ ) ، فاذا قرن ذلك بتاريخها ١٥ ذى الحجة  
١٢٧٩ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) ، وعلى فرض اقتضى الحال سداد رأس المال  
دفعة كل ثلاث أشهر ، فان ذلك يستغرق نحو العامين وثلاثة أشهر أو  
أزيد قليلا ، وذات الشيء يمكن أن ينطبق على حصص نفس الشركة بعد  
زيادة رأسمالها الى ثمانمائة ألف جنيه مصري بأربعين ألف حصّة ، التي  
نصت نظمها على السداد بذات الأسس السابقة بدءا من ١٠ ربيع أول  
١٢٨٠ هـ / ٢٥ أغسطس ١٨٦٣ ، وبعد أن زيد رأسمالها الى مليوني جنيه  
مصري بإضافة ستين ألف حصّة جديدة ، تم النص لأول مرة على : « حيث  
ان أرباب الأربعين ألف حصّة سبق انهم دفعوا خمسة وعشرين في المائة .  
ينبغي أن أرباب الستين ألف حصّة يدفعون خمسة وعشرين في المائة وباقي  
الرسمال يدفع بالتقسيط حين اللزوم » ، أي حسب النظم السابقة ،  
لتمتد المسيرة الزمنية للسداد ، وعلى الرغم من ذلك فلم يدفع أرباب حصص  
الشركة المصرية سوى الربع فقط حسب هذا النص ولاحقه الذي طاب  
المساواة بما دفعوه في الربع الأول .

وبعد أن أصبح المسمى الجديد « الشركة المصرية » برأسمال ثمانية  
ملايين جنيه انجليزي وحصل أربعمائة ألف ، بما فيها المائة ألف السابقة  
التي دفع ريعها بالكامل ، فقد تم النص على أن تطرح مائة وخمسون ألف  
حصّة من الثلاثمائة المستجدة ، وهذه يتم سداد الربع منها بواقع جتيهين  
عند قيد الأسماء ( أي رجب ١٢٨١ هـ / ديسمبر ١٨٦٤ ) ، جنيه بعد  
القسط الأول بثلاثة شهور ، جنيه بعد القسط الثاني بستة شهور وان  
لزم ، جنيه بعد القسط الثالث بستة شهور ، وبحسب هذه الدفقات يكون  
تم اغلاق ربيع قيمة رأس المال المائة وخمسين ألف سهم وصاروا بمساواة

( ١١٥ ) راجع نص البند السابع ( النظامات القديمة للشركة المصرية ) ضمن ملاحق  
الدراسة الأصلية غير المنشورة بجامعة عين شمس ، للمؤلف بنفس عنوان هذا الكتاب .

١٩٨٦ ألف سهم الأولى ، ومن بعد تلك السنة ، ففي كل ستة شهور وان لزم يطلب من التخمسة عشر جنيها الباقية جنيها واحد من قيمة كل سهم من المائتين وخمسين ألف سهم اعتبارا من تاريخ استئصال استوفاء البيع الأول (١١٦) ، وقيل طلب كل قسط بثلاثة شهور ينشر من العموم بإعلان التحصيل ٠٠ وأما المائة وخمسين ألف سهم غلاق ( اقبال ) الثلاثمائة ألف سهم المستجدة فيصير فتحها بمعرفة مجلس الادارة وقت اللزوم وبمعرفة المجلس المذكور يتعين وقتها كيفية التحصيل ، ( ١١٧ ) .

وهذا يوضح بطريقة محاسبية : استكافة أرباب المائة ألف حصة الأولى على ما دفعوه لحين بلوغ ممداد أرباب حصص المائة والخمسين المستجدة نصيبهم في دفع ربع القيمة مع ملاحظة فروق العالة .

ثانيا : هذه الحصص المستجدة تكفل الثلاثة سدادها حسب المواعيد السابقة ( ١١٨ ) ، على فترات طويلة يطول معها سداد رأس المال جميعه القديم والمستجد ، فالربع منها يلزم لسداده نحو سنة وثلاثة أشهر ، وعلى فرض اقتضاء الحال سداد بقية رأس المال أى الثلاثة أرباع المتبقية ، فإن ذلك يتم بواقع جنيها كل ستة أشهر ، أى يلزم ذلك نحو سبع سنوات أخرى ، هذا جميعه عدا المائة والخمسين ألف الأخرى التى هى فى علم الضبط ، كل ذلك بموجب نصوص اللوائح ، ومثل هذه التسهيلات مع حالة المشروعات وضمانة الربح كانت كفيلة باستقطاب المساهمين .

لكن اذا كنا قد عملنا من مواجهة الادارة لواقفها ، أن حقيقة ما تم سداده من أصل رأس المال حتى ١٩ رجب ١٣٨٥ هـ ( نوفمبر ١٩٦٨ ) هو مبلغ ١٩٤٤٤٧٠٠ مليون واربعمائة وأربعة وأربعون ألف ومئمة وخمسة جنيها ( ١١٩ ) ، لتبيننا على الفور ، أنه بعد مضي قرابة الأربع سنوات لم يتم سداد ربع قيمة أصل المال ، وقد أرجعت ذات المواجهة أسباب ذلك فى علم تنفيذ الجهود بكل دقة ، ولكن الواقع أن النظم على هذا النحو كانت

( ١١٦ ) المصدر نفسه : راجع نص البند السابع من « فرمان التومانية العزيرية » .

( ١١٧ ) نفسه : راجع نص البند السابع .

( ١١٨ ) توضيح الرميعة للشار إليها لاحقا أن مجلس الادارة اضطر للاقتراض ولم يستطع

تحصيل التقاسيط قبل الموعد المحدد .

دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٩٨٢ هـ ( وثيقة رقم ٤٨٥٠٤ بالدار ) بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٣٨٣ هـ ( ١٩٦٦ ) صورة تحرير مجلس الادارة ، موقع من محمد شريف بانها .

( ١١٩ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مخططة مكاتبات ادارية مايو ٦٧ - إبريل ١٩٦٩ ملف مكاتبات جمادى أول ١٣٨٥ هـ . غاية العبة ١٣٨٥ هـ ، مكالمة بتاريخ ١٩ رجب ١٣٨٥ من سفر وكيل عموم التومانية ال دميان بك معاصمجي العزيرية .

تبحث على هذا التخطيط وتلك المماثلة وذلك التداخل ، الذى كشفته المواجهة مع « دميان بك محاسبى الشركة » ( ١٢٠ ) ، ونسيت فقد ذات البنود ، التى رسمت دوما صورة هلامية لرأس المال خلاف الواقع .

ومن المرجح أن هذه النظم كانت تستمد أصولها من روح الطفرة التى عمت المجتمع المصرى آنئذ ، حسبما سبق تناوله فى ظروف القيام ، من حيث الرواج الاقتصادى ، وشخصية الحاكم المولمة بالحضارة والمشروعات ، وفى هذا الصدد كان الاهتمام ينصرف الى رسم أكبر صور الطموح ، حتى لو كانت مسميات أو بالأحرى التحديدات الجزافية لرأس المال المتوقع ، ولذلك كانت الخطوط التى تتم هى ملاحقة طلب الشركة سبلاد أجزاء ضئيلة نسبيا من أصول رأسمالها التى ييبقى ان يكون منذ البداية ، أو على الأقل غالبية وبدلا من ايجادها فانضا يمكن استثماره ، نجدها تلهت خلف المشروعات المستعذنة ( توسع فى النشاط البحرى - ملكية الملاحة النيلية - امتياز مد السكك الحديدية ) ، فتبدو كأنها تقتصر رأسمالها ، وهذا اللمت لم تنع منه المشروعات ذاتها ، لأنه اذا كانت السفن قد حققت أرباحا جزئية ، لم تصل الى النسبة المضمونة ٧٪ فى بعض السنوات ، الا أن المشروع الثالث « السكك الحديدية » لم تكن متوافرة لانجاحه ذات الخبرة لاختلاف مجال النشاط ، وايضا لحاجة مثل هذه المشروعات لسيولة نقدية ، لا توفرها نظم سداد رأس المال ، ومع بروز سمة المشروعات التى تسبق الامكانات ، كان من الطبيعى أن تنتشر الشائعات حول حقيقة الوضع المالى للشركة ، وقد تصدى للرد عليها « محمد شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس المصرية ، بالنيابة عن مجلس ادارة العريضة على الجمعية العمومية فى البداية ، وهو ما نشر بالوقائع المصرية فى ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ حيث ذكر « صارت القومبانية فى السنة الرابعة ، وهى لم تزال ممتدة محفوظة .. ومع هذا فقد صدرت الاقاويل ممن لا داية لهم .. وغاية ما قالوا ان القومبانية لم تفعل الا ظواهر لا حقيقة لها ، لتستر بها عيبا وتفهم المساهمين زيادة اقتدارها وارباحها ، وأن الأرباح التى أعطتها لهم هى مأخوذة من الأصل من رأس المال .. ولا يخفاكم ان مجلس الادارة بما أراد الاجابة على تلك الاقاويل الباطلة .. » ( ١٢١ ) .

ثم يمضى مفتدا دفاعه فيسوق أرقام حقيقة إيراد السفن عن الفترة من غرة يونية ١٨٦٣ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦ ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن

( ١٢٠ ) المصدر نفسه .  
( ١٢١ ) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ الاثنى ١٤ صفر ١٢٨٥ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧

( حوادث داخلية ) .

جازق السكك الحديدية فيذكر « أن الجمعية أقرت على ما استصوب مجلس الإدارة من إيقاف انشاء السكك الحديدية وقتيا » (١٢٢) .

وذكر كذلك « ٠٠ قولهم ان بعض الحصص قد بيعت بشئ بخس ، وبالتفحص عن ذلك وجد أن بعض المساهمين كان مديونا ورهن حصصه تحت يد المداين ، ولما حل دينة ولم يدفعه بأعما له بأدنى قيمة » (١٢٣) : وعموما فهذه الاجراءات حتى لو كانت من قبل المساهمين فانها تزيد الشائعات ، وربما كان ذلك متزامنا مع الانتكاسة المؤقتة التي أصابت تجارة القطن بعد انتهاء الحرب الأهلية .

أما على صعيد الخديوى فاننا نطالع ما هو أقرب من ذلك ، وقد يفسر ظاهرة حجب المائة والخمسين ألف سهم المتبقية ، أنها جاءت إبان تعرضات القناة أثر تحكيم الامبراطور الفرنسي وكذلك فى أعقاب شرائه أملاك حليم باشا ، حيث راودت الخديوى آنشد فكرة « فتح أسهم القومبانية العزيرية بسوق لوندرة ( لندن ) » وجاء فى رد نوبار باشا عليه فى ٥ رجب ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) « أنه على فرض ملكية الخديوى ١٥٠ ألف حصة مثلا ويكون اندفع عليها ٥ جنيهات أى مليون ونصف جنيه إنجليزى ، ٠٠ فان ما يمكن الحصول عليه « بالبريمو مليون جنيه » (١٢٤) .

وإذا كان ذلك لم يتم (\*) ، إلا ان هذه القرائن تدل على أن الظروف الاقتصادية فى هذه الفترة لم تكن فى صالح الشركة ومؤسسيها ومساهميها بعد سنوات قليلة من تأسيسها ، ولذلك فالذى لم تصرح به الإدارة ولم نشره الصحف ، هي تلك المواجهة التي سبق تناولها بين صفر باشا وكيل العموم مع دميان بك محاسبى الشركة العزيرية وكانت بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) ، أى لاحقة لتقرير شريف باشا ، والتي كشفت عن أن الأرباح من أصل رأس المال ، كما أن الموجودات لا تفي بأمان الأصول وإن ما يذكر وهى بقصد التورية (١٢٥) ، وشيئا فشيئا مع توالى المسيرة ، ومع مواجهة الواقع ، يكون بدء معرفة الحقيقة ، والحقيقة

٠ المصدر نفسه .

٠ المصدر السابق نفسه .

(١٢٤) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مطبعة ١٥٢ سهم وحصص المساهمين ، وثيقة رقم ( ٤٣٦٠ بالهدار - السودان ) بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ / ٢٤ نوفمبر ١٨٦٥ . من نوبار باشا الى ولي التعم .

(\*) للمزيد : راجع « المؤسسون والمساهمون » فى الدراسة الأصلية غير المنشورة بجامعة عين-شمس .

(١٢٥) المصدر نفسه : مطبعة مكاتبات إدارية مايو ١٨٦٧ - أبريل ١٨٦٩ ملف خاص مكاتبات غرفة جمادى أول ١٢٨٥ - غاية الحجة ١٢٨٥ من وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ من صفر وكيل العموم الى دميان بكه .

في مثل هذه المشروعات أقوى من أن تحجبها الكليات ، فالفروض في زيادة مستمرة ويكفي للتدليل على ذلك ما جاء في الوثائق عن كمبيالات بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ تحت اذن بنك كرينى أوتریشان بالاسكندرية بمبلغ ٦٠٠٠٠٠ قرش ستمائة ألف قرش تستحق الدفع في ٢٢ ديسمبر ١٨٦٥ ، وقرى ١٩٣١ ، ١٩٣٢ بمبلغ اجمالى ٦٠٠٠٠٠ قرش مسحوبتين ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ أيضا وتستحقان الدفع ٢٢ ديسمبر ٦٥ أيضا ، وكمبيالة رابعة بارة قرش

بمبلغ ٣٠ ٦٥٣٥٩٣ بذات التاريخين ، عدا كمبيالة خامسة محورة ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ بمبلغ ٥٠٠٠٠٠ قرش تستحق الدفع لذات البنك في ١٢ ديسمبر ١٨٦٥ ، بالإضافة الى كمبيالات أخرى (١٢٦) ، وقد تمت هذه القروض ضمن الثلاثة سنوات الأولى التي قيل بتحقيق الشركة أرباحا فائضة خلالها .

كما تشير وثيقة أخرى بتاريخ لاحق جمادى ١٢٨٣ ( سبتمبر ١٨٦٦ ) « أنه لضرورة لزوم النقدية وعدم إمكان التحصيل من أبواب الحصص الا بحسب التقاسيط المقررة ٠٠ وما يلزم استقراره من النقود لادارة حركة المصلحة باحتساب فوايض حسب الوقت ، وقد علم للمجلس ٠٠ أن الفوايض التي ترتبت على ما صار استقراره من ابتدى شهر باه ٨٢ ( أكتوبر ١٨٦٥ ) لغاية شهر بشنس سنة تاريخه ( مايو ١٨٦٦ ) هو مبلغ ثلاثة ملبون قرش ومائة اثنين وتسعون ألف ومائتان واثنين عشر قرش وثلاثة فضة ٠٠ » (١٢٧) .

غاذا قرئت هذه الوثيقة في ضوء ما قرره المؤسسون منذ جمادى اول ١٢٨٢ ( أكتوبر ١٨٦٥ ) « باحتساب فائضة على المبالغ التي تكون لها أو عليها في ثمن مشتروات ومهمات غيره باعتبار ٩٪ سنويا ٠٠ » (١٢٨) وتمت موافقة الخديوى عليه ، لتبيننا على الفور أن أصل المبلغ التي حسبت على أساسه الفوائد نحو ٣٥٤٦٠٠ جنيه ضمنها ما أشرنا اليه من قروض .

حقيقة كانت العزيرية دائنة لبعض الجهات ومنها الميرى ، وقد أشارت الى ذلك وثيقة سابقة ، حيث ذكرت « وبما أن القومبانية يستحق

---

(١٢٦) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مخططة ١٣٩ سندات وكمبيالات ، كمبيالات متفرقة معتمدة من ذكرها عبده وكيل صوم القومبانية العزيرية .  
(١٢٧) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ، ملف ١٢٨٣ هـ ( وثيقة رقم ٤٨٥٠٤ السودان ) صورة قرار مجلس الادارة رقم ١٠٢ بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ معتمد من محمد شريف باشا .

(١٢٨) - : ( ديوان لمعية ) : دفتر ١٩١٥ اواخر ، امر كريم رقم ٣٣ بتاريخ ٢٨ جمادى اول ١٢٨٢ الى ديوان المالية ، ص ٦٢ -

لها طرف الميرى من الفوايض ، رؤى أن يخصم مبلغ ستماية اثنين وتسعون ألف ومائتين واثنين عشر قرش وثلاثة فضة ضمن مصروفات السنة لغاية بشنس ٨٢ ، والباقي من مبلغ الفوايض وقدره مليونين ونصف قرش يتبقى بالحساب ، باب فحوص لحين تمام المحاسبة مع الميرى « (١٢٩) » ، وكان شريف باشا فى تقريره السدى ذكره المنشور بالوقائع المصرية صفر ١٢٨٤ هـ / يونية ٦٧ (١٣٠) ؛ قد أشار الى هذه الأمور بقوله « أما أمر الافتراض فإن القومانية ما اقترضت الا للضرورة - غير أن الحكومة أعطت لنا بونات على أنها دفعة ( أى رأس مال ) ، ولما أردنا استبدالها بنقود حصل فرق عال فى الاسكوتو (Esquinter) نعم اننا أجبرنا على بيعها بالاسكوتو ٠٠ ، أى بالخسارة أقل من قيمتها ، وإن الجمعية أقرت ٠٠ إيقاف انشاء السكك الحديدية (\*) » ، أى لم يرد بالتقرير سوى تحقيق السفن لأرباح نسبته أقل من ٧٪ .

وإذا ما الحق بهذا ، تلك المواجهة التى سبق الإشارة إليها ، وكانت من صفر باشا الى دعيان بك محاسبى الشركة فى رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٩ ) ، وما تضمنه القول بالفوضى المحاسبية وسياسات التساهل والتمويه ، أمكن الوقوف على حقيقة الصورة بعد مضى سنوات قليلة من التأسيس كما على -

**أولا :** رأس المال الأصلى حتى نهايات ١٨٦٨ لم يتعد ١٧٠٠٠٠٠ ر. جنيه ، أى أزيد قليلا من ١ رأس المال المحدد اجمالا لتغطية المشروعات وكان مقدرا بشمانية ملايين جنيه استرلىنى ، كذلك لم يتم دفع الحصص المطلوبة رغم جزئيتها بالكامل تبعا لسياسة التساهل .

(١٢٩) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مطبعة قرارات مجلس الإدارة ، ملف ١٢٨٢ هـ ، « وثيقة ٤٨٥٠٤ السودان » صورة قرار ١٠٢ بتاريخ ٩ جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ باعضاء شريف باشا .

(١٣٠) الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ / ١٧ يونية ١٨٦٧ . (١٣١) كان قد تم التصاقه على توريد مهمات وأدوات السكك الحديدية منذ محرم ١٢٨١ هـ ( يونية ١٨٦٤ ) عن طريق عبد الحميد بك وكيل المزبنة فى لندن بالاتحاد مع الشركة الفرنسية P & O مع شركات انجليزية بيجنى نوكاستل ومانغستر ، وتم دفع ائتمان التوريدات نقدا أو بالأجل وكذلك التعميدات الجزئية للتركيبات ، غير أنه تم إيقاف . كما هو واضح .

دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مطبعة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨١ هـ ، قرار بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨١ هـ ، معتمد من اسماعيل باشا .

- مطبعة نظامات القومانية المزبنة ( ملف حسابات ) ، مكتابة رقم ٣/٥٩ بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٨١ هـ من محمد شريف باشا ناظر خارجية ومدارس الى مدير القومانية المزبنة .

**ثانياً :** ما تم دفعه من جانب الميرى الذى يمتلك النصاب الاكبر من الحصص ، كانت دفعياته الأخيرة ببونات كانت قيمتها التى تم تحصيلها أقل من قيمتها الاسمية تبعاً لطرحها « بالاسكوتو » اضطراراً .

**ثالثاً :** كان سياسة اللهث وراء المشروعات الجديدة ، تتحرك فى فلك رأس المال الغائب ، أى الذى سيتم تحصيله مستقبلاً ، وهذه كانت تستدعى من الإدارة - حتى تتسق مع صورة الطموح غير الواقعية - الاقتراض بفائدة أعلى ، وزاد من سوء هذه السياسة أن مشروعاً هاماً منها « السكك الحديدية » أوقف تنفيذه بعد ورود مستلزماته ، أى لم يكن الأمر اتفاق أموال فحسب ، بل عجز هذا المنفق عن تحقيقه عائداً لتوقف استثماره .

**رابعاً :** كانت السفن هى المورد الوحيد الذى يفي بأهداف النشاط فى جانبه الاقتصادى ، ولكن هذه السفن مع عدم تحقيقها أرباح ال ٧٪ غير الواضحة للمساهمين مثلت عبئاً متزايداً على الميرى ، وضاعت صورة إيراداتها فى خضم الاندفاعات الكبيرة وقروض المشروعات ، ومن ثم لا يستبعد استكمالها هى الأخرى من القروض للوفاء ببندود المسحبات الواهية ، وفى البداية والنهاية سوء الإدارة والتخطيط .

وقد أثرت هذه الأمور فى مسيرة الشركة ومحاولاتها الإصلاحية فبعد أن كان يتم صرف الأرباح منذ بدء تشكيل الشركة كل ستة شهور ، تقرر أن يتم ذلك فى المستقبل بدءاً من شوال ١٢٨٣ هـ ( مارس ١٨٦٧ ) كل عام (١٣١) .

فإذا كان هذا البحث لا يعرض لآثر ذلك فى نفسية المساهمين ، أو بعضهم الذين أشار شريف باشا لخرج موقفهم المالى فباعوا حصصهم بأقل من قيمتها ، فإن ما يتعلق بجانبنا هذا ومسألة مسيرتها العامة ، أنه فى يوم السبت ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ ( نوفمبر ١٨٦٩ ) ، اجتمع مجلس الإدارة بديوان الداخلية ، « وتمت الموافقة على انتخاب سعادة شريف باشا الرئيس ، وسعادة حافظ باشا وكلاً ( وكلاء ) عنا ، للمداولة مع الحكومة فى الطرق المقترحة اتخاذها .» حيث أن القومية كانت غير مأمول تحسين سيرها بالحالة التى عليها .» (١٣٢) ، حيث كان البند ٣١ « من النظامنامه

---

(١٣١) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، صورة قرار رقم ٣٨ مضبطة ١٢٩ فى غاية شوال ١٢٨٣ موقع من محمد شريف باشا ١٢ القعدة ١٢٨٣ هـ ( مايو ١٨٦٧ ) .

(١٣٢) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ موقع من أعضاء مجلس الإدارة .



ينص على انه في مثل هذه الأمور ينبغي « استحصا ( الحصول على )  
 اذن الحكومة » (١٣٣) ، ولكن يبدو أن الوكيلين قد انتهت مداولاتهما  
 بضرورة عرض مجلس الادارة الموقف على الجمعية العمومية لامكانية تدوير  
 أمورها ، حيث دعت الجمعية العمومية الى الانقضاء المادى يوم ٢١ فبراير  
 ١٨٧٠ ، ولما لم يتم ذلك ، تم انعقادها يوم ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦/مارس  
 ١٨٧٠ (١٣٤) ، وتلى عليها تقرير مجلس الادارة ، مفندا الاسباب التى  
 أدت الى حالة الشركة هذه ، وكان مما أورده أنه قد سبق تعيينه قومسيون  
 ( لجنة ) لمراجعة وفحص حسابات عامى ١٥٨٤ ، ١٥٨٥ ق ، ، وأوضح  
 القومسيون أن أرباح ١٨٥٤ م نحو ٢٨٠٠٠ جنيه لا تصل ال ٧٪ وهذه  
 تكملها الحكومة ، وليس كافيا أيضا لتغطية نسبة ال ١٥٪ التى يجب  
 بارة قرش جنيهه

احتجازها لاستهلاك الآلات حيث المقتضى وجوده لذلك ٣٨ ٣٨ ٧٠٦٩٠  
 فى الوقت الذى زادت فيه سعر المهمات « زيادة فاحشة بسبب حرب  
 أمريكا » ، وغرق وابور قليوب ولذا كان « بسرعة انحطاط جسيم فى  
 بارة قرش جنيهه

قيمة الموجودات ونشأ منها نقص فى القيمة بلغ ٢٦ ٥٢ ٤٦٦٣٥٢ (١٣٥)  
 ثم يفاجئنا ذات التقرير ، أف بالأحرى يستمر مجلس الادارة فى مياغة  
 أرباب الحصص بحقيقة الفشل ، فيذكر عن هذا المبلغ « صرار تقديره  
 باعتباره المائة سبعة سنوى حسبما رأى مجلس الادارة ، ولكن القومانيات  
 الأخر تعتبر احتساب الهرض ( الاستهلاك ) فى الموجودات بواقع المائة  
 عشرة سنوى ، فالذى جرا احتسابه المجلس المقتضى وابستزاله من قيمة  
 الموجودات هو أقل من الجارى احتسابه بالقومانيات الأخر بنحو  
 الثلث ٠٠ » (١٣٦) ، أى أنه ترتب على ذلك تقدير أثمان وهىة با أكبر من  
 القيمة التى ينبغى تقديرها بعشرة فى المائة المتبعة فى مثل هذه المشروعات ،  
 وبالتالي زيدت قيمتها فى السنوات السابقة بنحو ٣٪ كل عام ، ثم يستمر  
 التقدير فى ذكره الأساليب الوهية التى كانت تتبعها الادارة ، فيورد  
 « وعدا ذلك علمنا أنه فى السنوات السابقة مصاريف عميرات الواجورات بدلا  
 بارة قرش جنيهه

البالغ قدرها ١٢ ٧٩ ١٧١٢٦٦ جرى علاوتها على أثمان الواجورات بدلا

(١٣٣) راجع نص البند ٣٩ من « نظام الميزية »

(١٣٤) دار الوثائق القومية (عواين الخدمات - ميزية ) : للحظطة الأولى « المؤسسين  
 والجمعية العمومية » ، ملف ٦ ، مذكرة الجمعية العمومية للمنقطة بديوان الداخلية بالمعروسة  
 بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ م .

(١٣٥) المصدر نفسه

(١٣٦) المصدر نفسه

من خصميتها من المصروفات ، ولأجل تصليح هذا التلطف ينبغي استئصال هذا  
المبلغ من قيمة أثمان الموجودات الإحصية « (١٣٧) ثم يضيف التقرير ذاته  
أنه يلزم يبلغ ثلاثة آلاف جنيه مصروفات واصلاح لاستمرار التغطيات .

أما عن التخصيمات التي اتخذها فإنه لما تبين للمجلس تفوق مصروفات  
الخط المستجد لسفن الشركة بين مصر وإيطاليا عن إيراداته قرر إبطاله ،  
وأجرى بعض زيادات في ثقل الركاب والضيائع تحقق منها عام ١٥٨٥ ق  
مبلغ ٢٧٢٢٦ جنيه ، وفي النهاية يذكر التقرير « مجموع اللازم تداركه  
٣٣٨٠٠٠ جنيه تقريبا ، إذا كان مرغوب اصلاح الحالة ، ومفوض لرفع  
مكانتهم ما تقرروا عليه من الطرق المقتضى اتخاذها لمداداة حالة القومبانية ،  
وإذا كنتم تقرروا أن كل شيء يبقى على أصله فتأمروا مجلس الادارة أن  
يطلب نقود جديدة من المساهمين لأجل تسديد ديون القومبانية وتجهيد  
قزانات ( خزانات السفن ) وترميمات لازمة بالوابورات ٠٠ وكذا لايجاد  
نقود تسمح للقومبانية بادارة حركتها ٠٠ ، ومع كل ذلك فان مجلس الادارة  
رعين أمركم ومستعد لاجراء بالضبط والربط » (١٣٨) .

ولكن يبدو أن المجلس كشف حقيقة الاداة التي اعتادت الايهام  
بها ، فلم تجسد حقيقيين حين ادركهما الفرق ، ولذا كان قرار أبواب  
المخصص في نفس الجمعية العمومية مريما ، « بالتخصيص لمجلس الاداة  
في أن يعاود مع الحكومة المصرية في اعتال شروط تنازل يؤول منها  
الطبعة للمصوم ، ويقيم المشروع وفق يجريه عن ذلك في جمعية عمومية  
تتخذ فوق العادة ٠٠٠ » .

وبعد المداولة مع ديوان المالية ، أقام الديوان موافقته وقبوله ما جاء  
في تقرير مجلس الادارة عن الشركة الميزانية المصرية  
"Traduction du rapport du Conseil d'Administration de la compagnie  
Azizie Miarie" ، واعتمده اسماعيل هديق باشا ناظر ديوان  
المالية في ٢٦ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ ( ٢٤ مارس ١٨٧٠ ) ، وكانت بنود  
الاتفاق تنص على تنازل الشركة عن كافة موجوداتها للحكومة ، في نظير  
تعهدا بتسديد كافة ديون القومبانية ، وتسديد جميع المبالغ التي صار  
ثورتها من طرف المساهمين من رأسمال وقوايد باعتبار الماية سبعة ٧٪  
سنوى في مدة سبعة سنوات اعتبارا من غرة توت ١٥٨٧ ( سبتمبر  
١٨٧٠ ) ، ويتم دفع الحكومة الواجب دفعه عن ١٥٨٥ ق ، وأما المتبقى  
الطلوب سدادها فهو حسب مواعيده كما يلي : - (١٣٩) .

• المصدر نفسه (١٣٧)

• المصدر نفسه (١٣٨)

• المصدر نفسه ، البند الرابع (١٣٩)

البيانات	فوائض الحساب لأية ٧ ليرة	رأسمال الحساب ليرة	إجمالي ما يبلغ بيانات ليرة
تسحق في غرة توت ١٥٨٧ ( سبتمبر ١٨٧٠ ) عن كامل فوائض ١٥٨٦ (٢) .	١٠٥٠٠٠	-	٩٠٤٠٠
تسحق في غرة برمها ١٥٨٧ ( مارس ١٨٧١ عن فوائض أول ٦ شهور من سنة ١٥٨٧	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
تسحق في غرة توت ٨٨ ( سبتمبر ١٨٧١ عن فوائض لاني ٦ شهور من سنة ١٥٨٧	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
تسحق في غرة برمها ١٥٨٨ ( مارس ١٨٧٢ ) عن فوائض أول ٦ شهور سنة ١٥٨٨ .	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
تسحق في غرة توت ٨٩ ( سبتمبر ١٨٧٢ ) عن لاني ٦ شهور سنة ١٥٨٨ .	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
غرة برمها ٨٩ (مارس ١٨٧٢) عن فوائض أول ٦ شهور سنة ١٥٨٩	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
غرة توت ٩٠ ( سبتمبر ١٨٧٢ ) عن فوائض لاني ٦ شهور ١٥٨٩	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
تسحق في غرة برمها ١٥٩٠ ( مارس ١٨٧٤ ) عن أول ٦ شهور سنة ١٥٩٠	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
تسحق في غرة توت ٩١ ( سبتمبر ١٨٧٤ ) عن لاني ٦ شهور من سنة ١٥٩٠ .	٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠
تسحق في غرة برمها ٩١ ( مارس ١٨٧٤ ) عن أول ٦ شهور من سنة ١٥٩١ .	٣٦٣٧٥	١٨٧٥٠٠	٢٢٦١٧٥
تسحق في غرة توت ٩٢ ( سبتمبر ١٨٧٥ ) عن لاني ٦ شهور من سنة ١٥٩١ .	٣٢٨٩٢	١٨٧٥٠٠	٢٢٠٣٩٢

(\*) كانت الحاسبة على أساس بداية ومنتهى السنوات المالية . حيث اتبع هذا  
التاريخ منذ ٢١ شوال ١٢٧١ هـ/ يولية ١٨٥٤ .

البيان	فوائض الحسابات للأية ٧ لشركة	راسمال الخصم لشركة	إجمالي ما يدفع بالبيونات لشركة
تستحق غرة برمهات ٩٢ (مارس ١٨٧٥) عن أول ٦ شهور من سنة ١٥٩٢ .	بيونات تدفع ١٥٩٢	١٨٧٥٠٠ ١٩٦٨٧	٢١٣٧٥٥ ٢٠٧٦٨٧
تستحق غرة برمهات ١٥٩٣ (مارس ١٨٧٦) عن أول ٦ شهور من سنة ١٥٩٣ .	بيونات تدفع ١٥٩٣	١٨٧٥٠٠ ١٨٧٥٠٠	٢٠٠٦٢٥ ١٩٤٠٦٢
تدفع غرة ثروت ١٥٩٤ (سبتمبر ١٨٧٧) عن ثاني ٦ شهور من سنة ١٥٩٣ .		١٣١٢٥ ٦٥٦٢	

وأشار التقرير « بما أن هذا التنازل مقتضى أن يكون من تاريخ هذا اليوم ، فالحكومة المصرية لها الحق بالملاحظة - لفوائد الطرفين - في سير وحركة كافة عمليات القومبانية لغاية نهو الشروط والتنازل بكيفية قطعية، وحيث يمرض ذلك للاعتاب الخديوية ... »

أما السفن وملحقاتها من أدوات ملاحية فهذه بلغت أعدادها نحو ٢٧٨ وحدة ، منها بالبحر المتوسط ١٤ سفينة ، ٣٨ ملحقة « صنادل وفلايك » ، وبالبحر الأحمر ١٠ سفن ، ٥ ملحقات ، بينما بلغت في نهر النيل نحو ٢٧ وإبورا بخاريا ، ١٨٤ ملحقة ، علا أخريات غير صالحة ، وقدرت أثمانها جميعا بنحو ٧٢٧٦٥٥ ليرة مصرية ( جنيه ) حسب التثمين الذي تم بمعرفة « دوبرت برايس Robert Brins » بأشمنهندس عموم القومبانية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ (١٤٠) ، وكانت هذه التقديرات صورة أخرى من الواقع السيئ الذي ألم بموجودات الشركة ، ويكفي للإشارة إلى ذلك (\*) ، أنه كان متبقيا على الشركة العزيزية ، من أقساط السفن

= محمد مختار باشا : التوفيات الألهامية في مقارنة التواريخ الهجرية بالسنين الأفريقية والبطية ، تحقيق د. محمد عثمان ، ج ٢ ، القاهرة ١٩٨٠ ، ص : ١٣١٦ .  
- المقابل بالتاريخ الميلادي عن المرجع نفسه ، ص - ص : ١٣٣٦ - ١٣٤٣ .  
(١٤٠) دار الوثائق القومية ( دواوين الخطات - عزيزية ) : محطة وإبورات ١٨٦٩/١٨٦٨ ملف خامس وإبورات ٣ في القصة ١٢٨٥ - ٢٥ في القصة ١٢٨٥ ، قائمة تثمين لجمعية إلى ضفر باشا وكيل مجلس الإدارة في ١٥ فبراير ١٨٦٩ .  
(\*) سيتم تناول المزيد في الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية » .

وملحقاتها المشتراه من الميرى فقط ، حتى ربيع الثانى ١٢٨٧ / يولية ١٨٧٠ ، مبلغ ٩٤٧٤٤ جنيه مصرى ١٥ باوة ٥٣ قرش ، وكانت هذه الأقساط لنحو ٢٠٦ وحدة ملاحية (١٤٩) .

كذلك آلت للحكومة عقارات الشركة فى الاسكندرية « ورش ومخازن وديوان الادارة بمبلغ ٤٨٥١٥ جـ.ك » وفى السويس « مخازن ١١٣٦٨ جـ.ك » ، وفى سينود قطعة ارض « محطة الانجرارية ١٢٨٦ ، وديوان العموم بالقاهرة ٧٠٩٢ جـ.ك » (١٤٢) ، فضلا عن ذلك ١٥٦ فدان قد تم شراؤها بجهة امبابه منذ ١٣ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (١٤٣) ، علاوة على التوكيلات الملاحية الخارجية .

على أية حال فقد رتب اعتمادات المالية للكشوف السابق تقديمها ، نظم سداد اجمالى يونات رأس المال وفوائده فى الأعوام السبعة المار ذكرها ، وقدر لذلك اجمالى ٢٥٠١٥٦٢٠٠ جنيها مصرى (١٤٤) ، ودعيت فى أعقاب ذلك الجمعية العمومية للانقضاء غير العادى « فى ٢٨ محرم ١٢٨٧ هـ ( أواخر ابريل ١٨٧٠ ) تحت رئاسة محمد شريف باشا ناظر الداخلية والرئيس المؤسس للشركة العزيزية فى محل ديوان الداخلية بالاسكندرية .. » وبلغ عدد الحاضرين منهم ٨٥ شخصا ، حائزين من السهام لمبلغ ١٦٧١٧٨ سهما ، ولهم من الرأى ( الأصوات ) عدد ٣٣٦٠ ، واستقر رأى أرباب هذه الجمعية العمومية بطريق الأكثرية المركبة من عدد ٨٣ نفسا ، حائزين من السهام لمبلغ ١٦٧١٢٨ سهما بما لهم من الرأى عدد ٣٣٥٨ أعنى مع مخالفة عضوين اثنين فقط ، على التنازل للحكومة المصرية عن كافة موجودات هذه الشركة وحقوقها ومزاياها الحائزة لها لغاية تاريخه .. » (١٤٥) والبنود السابق ذكرها ، وقد كان الخديوى وأسرته من أكثر المساهمين .

---

(١٤١) المصدر نفسه : مطبعة وابودات ١٨٧٠ ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع الثانى ١٢٨٧

بيان ديوان المالية عن المطلوب معتمد من اسماعيل صديق باشا .

(١٤٢) د- أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ .

(١٤٣) دار الوثائق ( ديوان مية ) : دفتر ١٩١٥ أولر ص ٢٢ رقم ٢ بتاريخ

١٢ جمادى أول ١٢٨٢ هـ ( أكتوبر ١٨٦٥ ) أمر كريم الى الدائرة السنية .

(١٤٤) المصدر نفسه : مطبعة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ،

وثيقة بتاريخ ٢٦ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / تقرير مجلس الادارة ، معتمد من اسماعيل صديق ناظر ديوان المالية .

(١٤٥) - وادى النيل : المجلد ٩ السنة الرابعة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٧ هـ / مايو ١٨٧٠ ،

ص : ٣ ، ص : ٢ .

- د- شوقي الجمل : الوثائق السياسية .. ص - ص : ٣٨٥ - ٣٨٨ عن الوثائق

المصرية : المجلد ١٥٥ بتاريخ ٣٠ محرم ١٢٨٧ هـ / مايو ١٨٧٠ م .

وفي غرة صفر ١٢٨٧ هـ/ ٢ مايو ١٨٧٠ صدر الأمر الخديوي الى المالية بقبول التنازل في مقابل تمهيد الحكومة بسداد كامل المطالبات ورأس المال المدفوع وقوائمه (١٤٦) ، وكان هذا يعني تحصيل الميرى ديونا آجلة تسدد على سبع سنوات قادمة ، في ظل استمرارية النشاط الملاحي ، وهذه الاستمرارية كان يدعمها ، أن موجودات الشركة من الوحدات الملاحية البحرية والنيلية لا تزال تمارس نشاطها ، كما أن اسماعيل باشا كان غنى حاجة للبحرية التجارية خاصة في ربط مصر بالمحاور الملاحية الخارجية وخاصة ملحقاتها ، وكذلك تلبية للأهداف التي استدعتها ظروف قيام هذا النشاط السابق تناولها ، حيث ان ذات الفترة كانت تشهد المزيد من نزعاته الاستقلالية ، بالإضافة الى أن ظروف التصفية هذه جاءت في وقت تطور المرافق الملاحية المصرية « افتتاح قناة السويس ، انشاء الفنارات واصلاحت الموانى ، مد الخطوط التلغرافية ، والسكك الحديدية » ، وهذه الأخيرة يمكن الاستفادة مما جلبته الشركة العريضة ضمنها ، وليست الملاحة النيلية بقليلة الأهمية هي الأخرى في مجال المنافع ، خاصة مع وجود ترسانة بولاق ، وكون السفن مدارس عملية يمكن من خلالها تدريب تلاميذة المدوسة البحرية ، بالإضافة الى انه استرد اراضى الشركة .

ويمكن القول انه رغم التصفية الا أن العريضة بما امتلكنه من خطوط سير سفن ، انتظمت لفترة طويلة قاربت سبع سنوات ، وبما كان لديها من توكيلات خارجية (\*) ، أو اجمالى وحدات عاملة ، كان من الصعب تصفيتيها نهائيا ، فتصبح مصر بلا بحرية تجارية ، خاصة في وجود شخصية حاكم مولع بالتطور ، ولكن الصعوبة التي تواجه مثل هذا التحول ، هو امكانية مهاجمة الدول الأجنبية بأن هذا يعد احتكرا ولكن ما تم من استمرارية رأس المال المساهم ، ولو أنه كان في طريقه للتصفية ، عطل ذلك - على الأقل - في ظل وجود شركة قناة السويس ، الذي حقق واقع افتتاحها حلم الملاحة المولية في مرونة الحركة وسهولة الانتقال .

ويذكر البعض أن مسمى الشركة العريضة ، استمر الى أن سميت عام ١٨٧٣ « مصلحة البوستة الخديوية The Paquebots-Post Khedivieh » (١٤٧) ، بيد أنه من خلال ما أورده ريني بك ثم ما ورد

(١٤٦) دار الوثائق القومية ( ديوان معية عربى ) : دفتر ١٩٣٠ أول امر عربى ، رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ أمر كريم من عابدين الى المالية ، ص : ١٠٥ .  
 (\*) سميت فتاوى ذلك في الباب الخاص « النشاط الخارجى » .  
 (١٤٧) - أحمد كمال الطربى : النقل البحرى في مصر ، ص : ٦٢ ، جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٧ .  
 - د . محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص : ٨٢٣ .

في مذكرة يعقوب أوتين باشا الى أمين سامي بناء على طلبه أنه « في سنة ١٨٧٠ القذيلة لسنة ١٢٨٧ هـ ، أصبحت السفن ودور الصناعة التابعة لها من أملاك الحكومة المصرية وسميت المصلحة « مصلحة البوستان الخديوية » نسبة الى سمو الخديوي « (١٤٨) ، وهذا ما تثبته الوثائق في اشاراتها العديدة في تواريخ معاصرة (١٤٩) ، لتبدأ البحرية التجارية المصرية منذئذ مزاوله نشاطها في ظل مساهما الجديد ، « مصلحة وابورات البوستان الخديوية » المملوكة للميرى .

### الرحلة الثالثة : مصلحة وابورات البوستان الخديوية :

انه منذ صدور الأمر الخديوي رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ هـ / ٢ مايو ١٨٧٠ (١٥٠) ، يمكن القول بان البحرية التجارية المصرية أصبحت تابعة لادارة الميرى ، وكان ذلك يعنى انتهاء نظم ادارة العززية ، ولا حاجة للجمعية العمومية من ارباب الحصص ، حيث وضحت مسبقا للنظم التي سيتم على أساسها تصفية رأس مال المؤسسين والمساهمين بموجب البنات الدائنة للحكومة ، وكان ذلك يعنى على صعيد اسهامات الباشا ، تخلصه من نسبة الربح السابق ضمانها ، لايولة ممتلكات العززية للباشا ، حيث ينوب عنه في ادارتها ديوانا البحرية والمالية فنيا وماليا .

وتكشف الوثائق المعاصرة ، أنه في وقت لاحق كان تاريخ تحويل مسمى النشاط من الشركة العززية الى مصلحة وابورات البوستان الخديوية ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ ( منتصف ١٨٧٠ ) ( ١٥١ ) ، وما يلفت النظر في هذا المسمى ، أنه كان تخليا عن المسمى المنسوب

— شرح القانون التجارى الأمل ، ص : ٤٣٧ .

— وزارة النقل البحري : مرجع سابق ص : ١٩ .

— Ragny, E : Op. Cit., Tome 2, pp. 52, 53. (١٤٨)

— أمين سامي : تجميع النيل مجلد ٣ جزء ٢ ، ص : ١٤٢٥ .

(١٤٩) دار الوثائق القومية ( ديوان صبة - تركي ) : صفحة ٤٧ صبة تركي ، - وثيقة رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ من صاحب كنج ناهر الجهادية والبحرية الى مهردار للمية ، بخصوص يواجر البوستان الخديوية .

— وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ من صاحب كنج الى مهردار للمية بخصوص اتفاقات بين شركة البواخر الخديوية وسكة حديد برنيزى .

(١٥٠) — ( ديوان صبة عربى ) : دفتر ٩٣٠ اوامر عربى ، رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ ، أمر كريم الى المالية ، ص : ١٠٥ .

(١٥١) المصدر نفسه : ( ديوان صبة تركي ) : صفحة ٤٧ صبة تركي ، ترجمة وثيقين رقمى ٤٧/٣٦٠ ، ٤٧/٣٦٢ تاريخها ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ من صاحب كنج ناهر الجهادية والبحرية الى مهردار للمية .

للسلطان عبد العزيز (٩) ، وبه انتسابها للخديوى حيث هي « مصلحة  
وابورات بوستانه » ، وإن كان واقعهما ليس قاصرا على البريد ، بل  
استمراريتها فى خطوط السير وكافة نشاط الملاحة التجارية ، ومن المرجح  
ان هذا المسمى استمد واقعه من ظروف المصلحة الجديدة ، وكذلك ظروف  
علاقة باشا بالسلطان العثماني السياسية .

فمن حيث ظروف المصلحة أصبح الخديوى مالكا لها ، ومن حيث  
المدلول السياسي فانه لا يمكن اغفال جو التوتر الذى ساد العلاقة الخديوية  
العثمانية آنئذ ، ازاء ما أورده الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى عن  
رحلات الخديوى الى أوروبا ، فى محاولة منه لبلورة شخصية مستقلة فى  
نظر تلك الدول ، ثم احتفالات قناة السويس (١٥٢) ، ومن ثم يرجع أن هذه  
التسمية كانت مقصودة ، اتساقا مع تلك النزعة الاستقلالية ، وانتهاز هذا  
المسمى فى بلورة نشاط محسوس للسفن الخديوية فى المياه الخارجية ،  
خاصة وأن مثل هذه التحولات لم يكن منتظرا فيها اعتماد السلطان  
العثماني ، حيث تعتبر من الأمور الداخلية التى كفلتها الفرمانات السلطانية  
لإسماعيل باشا (١٥٣) .

وعن دوافع التحول يعزو سرهنك ذلك للخديوى بقوله « لما عزم على  
إبطال الشركة العززية ابتاع جميع أسهمها وحولها » (١٥٤) ، ثم يورد  
الرافى أنه « كان لبواخر الشركة العززية فضل كبير فى نشاط حركة  
التجارة الخارجية لمصر وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى ،  
وزاحمت شركات الملاحة الأجنبية فى هذا الصدد ، ونجحت فى عملها ونمت  
إيراداتها وحقت الأرباح الوفيرة ، ثم ابتاع الخديوى إسماعيل أسهمها  
احتكارا لأرباحها ، وحولها الى إدارة من إدارات الحكومة ، عرفت بمصلحة

---

(٩) ترتب على ذلك أن غيرت « شركة الفوائد العثمانية » وهى التابعة للبحرية  
التجارية العثمانية اسمها الى « الشركة العززية » .

— دار الوثائق القومية ( محافظ الحياض ) : محطة ٤٨ مية تركي ، ترجمة وثيقة  
رقم ٤٨/٤٦٦ بتاريخ ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ ( ديسمبر ١٨٧٦ ) من عمر عزمى الى المية .  
(١٥٢) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص — ص : ١١٦ — ١٥٢ .

(١٥٣) كان شسن نصوص فرمان ٥ صفر ١٢٨٤ هـ ( ٨ يوتية ١٨٦٧ ) ما على « فى  
الفرمان الذى يمنح خديوية مصر ميزة الوراثة تقرر ان القوانين الأساسية المعمول بها فى  
ولايات الامبراطورية الأخرى يسرى مفعولها أيضا فى مصر ... ولكن إدارة مصر وما يتصلق  
بها من مصالح اقتصادية ومادية وغير ذلك ، لا كانت مهيودة الى الحكومة المصرية ، فانها  
تستلزم ما تمنحه من حق سن الترتيبات الضرورية لضمان تقدم المصالح ، على شكل ترتيبات  
خاصة بالإدارة الداخلية » . د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : المرجع نفسه ، ص : ٢٢٦ .

(١٥٤) إسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار ، ج ٢ ، ص : ٥٤ .



وابوزرات البوستة الخديوية « (١٥٥) ، وهو ما يراه أيضا كل من الطوبجي والدكتور أحمد عبد المنصف محمود (١٥٦) ، بينما يذكر محمود عبد الهادي ، « يبدو أن أعمال الشركة ( العززية ) ٠٠٠ أصابها بعض الركود بسبب الكساد والتوقف الذي ساد في الحركة التجارية ، فخشي اسماعيل ان يندثر مشروعه العظيم ، فقرر ان تؤول الى الحكومة وصدر الأمر الكريم بقبول التنازل الصادر من القومية العززية « (١٥٧) .

فإذا نظر الى هذه الآراء في ضوء النهايات التي آلت اليها الشركة العززية ، لاتضح من واقع ما أثبتته الوثائق ان العززية قامت بدور هام استقر معه النشاط الملاحي المصري الخارجي طيلة السنوات الماضية ، وان كانت قد تعرضت في نهاياتها لهزات اقتصادية ، كانت غالبيتها من سوء الادارة وارتفاع اثمان الآلات ، أثر على كفاءة تحقيقها الأرباح المحزنة ، وهذا أدى بدوره ليس الى كثرة ما يتحمله الخديوي من استكمال نسبة ال ٧ ٪ المضمونة من الأرباح ، التي تشمل تزايدا في الخسارة ، وليس عسفا بأرباح أسهمه فحسب ، بل تعويضه المؤسسين والمساهمين المتبقين ، ومن ثم فرصة خلاص الخديوي من ذلك واردة ، خاصة أن هذا يعنى انفراد مباشرة باستثمار أسهمه دون جمعية عمومية ، وانما بمحاسبة المالية ، بالإضافة الى استرداده الأراضي المجانية السابق منحها للشركة ، كما أن أية أرباح جزئية يمكن تحقيقها ، أفضل من ذاك العيب الخاسر ، وأن أية أسباب تستجد للخسارة يسهل الوقوف عليها من خلال ديواني البحرية والمالية ، من ثم فاية دوافع سواء كانت درءا للخسائر أو جريا وراء مزيد من الأرباح - هذه الأمور - يرجع ورودها في حسابات الخديوي ، خاصة وان سداد رأسمال العززية كان ببونات آجلة ، أو أن تغدو موردا للصلوات الأجنبية ، بعد فرمان ١٨٦٩ الذي منح القروض (\*) .

من ثم يكون القول ان الظروف كانت مواتية ، سسواء على صعيد اقتناعه بتصفية العززية هاليا ، وأن ذلك واكب قرار الجمعية العمومية ومجلس الادارة في العززية ، أو لاقتناعه بأن استمرارية البحرية

(١٥٥) عبد الرحمن الرافعي : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص ١٩٩ .

(١٥٦) - أحمد كمال الطرجي : النقل البحري في مصر ، ص : ٦٣ - د : أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ .

(١٥٧) د : محمود عبد الهادي : مرجع سابق ، ص : ٧٠ .

(\*) كان ضمن فرمان ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ ( ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ ) النص على « علم عقد قرض في أي وقت الا بعد أن تدعو الضرورة القصوى الى ذلك ، وبعد الحصول مقدما على موافقتي » وقد أُلغى ذلك في فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ ثم تلاشت الإعيازات في فرمان الشامل ٢٧ يوتية ١٨٧٣ .

د : أحمد عبد الرحمن مصطفى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٤٠ ، ٢٤١ ، ٢٥١ .

التجارية منسوبة إليه ، يحقق ما كان يصبو إليه عل صعيد بلورة شخصيته في محيط الملاحة النولية كما أن وجود « مصلحة وإبورات البوستة الخديوية » أصبح ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها في ربط مصر بملحقاتها ، وكذلك العالم الخارجى ، وللحاجة إليها فى ظل منافسة شركات الملاحة الأجنبية ، أو امكانية الاستفادة بسفنها ليس فى نقل التجارات فحسب ، وانما فى الظروف العسكرية الى جانب الأسسول الحربى ، وكان مما يركى هذه الاستراتيجية ، تلك المشروعات الملاحية المستجدة من اصلاحات فوانى ، افتتاح قناة السويس ، مد الخطوط التلغرافية والسكك الحديدية الى آخره ، وهذه المشروعات كان من الأجدر أن تنتفع بها السفن المصرية ، بدلا من انفراد السفن الأجنبية ، وعامة لا يمكن تحديد عامل بعينه ، وانما لكل هذه الأسباب وجدت مصلحة البوستة الخديوية على آثار الميزية .

اما عن ممتلكات المصلحة من سفن البحرية التجارية ، فقد ذكرت المراجع المدينة ، أنه قد بلغ اجمالها ستا وعشرين سفينة بخارية ، عدا الملحقات الأخرى ، وكانت هذه السفن حستب قوتها كما يلى (١٥٨) :

---

(١٥٨) وردت هذه البيانات فى مراجع عديدة وبها اختلافات . ومن لم كان الاعتماد على الإحصاءات المعاصرة لها من رينى بك . على مبارك الأكر اعطافا للمزيد :  
 — Negy, E : Op. cit., Tome I, pp. 52, 53.

— د. أحمد عبد المنصف مختار : مرجع سابق ، ص ٧١٨ ، ٧١٩ . — أحمد كمال الطربى : النقل البحرى ، ص : ٦٥ .  
 — جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٢٧٧ — عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ١٩٩ .  
 — على مبارك : المصطلح الجديدة : ج ٧ مجلد ٢ ، ص : ٨٢ .



بينما أورد البعض عددها فيها بعد عام ١٨٧٣ ، نحو سبع وعشرون سفينة ، بإضافة « جده » (١٥٩) ، وكانت قوتها ١٥٠ حصانا ، وقد استمرت غالبية هذه السفن وبعضها استبدل بأخرى ، كانت في مجملها مواكبة للتطور (\*) .

وتجدر الإشارة الى أنه في أعقاب هذا التغير وأيلولة الشركة الى مصلحة اللوابورات ، قام الخديوى - كنوع من الاجراء المؤقت في محاولة لترتيب أوراقه - بمنح « ربع عمالة جميع بواخر الشركة الخديوية أجازة لمدة ثلاثة شهور » (١٦٠) ، واستتبع هذا بالتالى قصور في نشاط سير السفن مؤقتا ، ولذا جاءت المكاتبات سريريا من أهالى البلاد وتجارها الذين اعتادوا مرور السفن المصرية يلتصقون سرعة تسييرها ، وذات الشيء كانوا يفعلوه ، عند خشيتهن إلغاء خطوط سيرها ، من ذلك مكاتبة أهالى سلانيك وتجارها الى كاسترو وكيل المصلحة بتلك الجهة بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ ( مارس ١٨٧٣ ) (١٦١) ، وأهالى جزيرة رودس الى الجنباب العالي فى غرة محرم ١٢٨٩ هـ « (١٦٢) .

وتكشف الوثائق ، أن الحكومة قد أولت هذا الجانب اهتمامها منذ البداية ، حيث المسئولية على أعلى مستوى ، وضرورة انصراف ذلك الى توقيع الاتفاقيات الخارجية ومراجعاتها بين نظار البحرية والجهادية ثم الداخلية والمالية ومعلمى البحرية ، ومن أمثلة ذلك ما تم فى ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ ( يونية ١٨٧٠ ) ازاء توقيع اتفاقية بين شركة البواخر الخديوية ( حسبما كان يطلق عليها أحيانا ) ، وسكة حديد برنديزى (١٦٣) ، وكذلك بحث امكانية عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن امتياز بواخر الشركة فى خط ملاحه سيرا Sira فى جنبادى الاول ١٢٨٩ ( يولية

(١٥٩) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق . ص : ٢٢٥ .

(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .  
(١٦٠) دار الوثائق القومية ( ديوان معية تركى ) : مطبعة ٤٧ ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ ( يونية ١٨٧٠ ) من شاهين كنج ناظر الجهادية البحرية الى مهرداد الحية .

(١٦١) - : مطبعة ٤٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة ٤٩/٣٠ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ من كاسترو الى الحية .

(١٦٢) نفسه : ترجمة وثيقة رقم ٤٩/١ معية تركى بتاريخ غرة محرم ١٢٨٩ هـ من أهالى رودس وتجارها وقناصل الدول الأجنبية وأتباعها الى الجنباب العالي .

(١٦٣) - مطبعة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية البحرية الى مهرداد الحية .

١٨٧٢ ( ١٦٤ ) ، وذلك بالإضافة الى ما هو قائم من أنشطة مستقرة. في  
المواني الأخرى في البحر الأحمر والبحر المتوسط وايجه .

وقد استمرت سفن هذه المصلحة في عملها بالبحار ، وعلى الرغم  
من ذكرته الوقائع المصرية أول ابريل ١٨٧٣ يصدد الديون الخديوية التي  
استتبعت سداد بعض المطلوبات ، أنه كان ضمن ذلك « مبلغ ثلاثة مليون  
 وخمسمائة ألف ليرة في أسهم القومانية العزيزية وفوائدها مدة سبعة  
سنوات » ( ١٦٥ ) ، الا أن « الجوائب » بشرت بها منذ البداية في أكتوبر  
١٨٧١ بقولها « ان مبلغ ما نقلته القابورات ( الوابورات ) الخديوية من  
صرر ٢٦٢٩٧ حرة ، اشتغلت على ٦٣٣٦٦٦٣٨ قرشا ، وحيث ان  
مراد الحكومة توسيع دائرة هذه المصلحة .. فلا شك أنها في السنة القابلة  
تكثر فوائدها ومنافعتها .. » ( ١٦٦ ) ، ولذا كان على هذه السفن أن تسهم  
بايراداتها في سداد تلك الأقساط ، وفي مثل هذه الحالة مع تراكم الديون  
الماضية ، تجيء مصروفات المراحل الأولى متفوقة ، بينما تتحقق الإيرادات  
مع استقرار أمورها فيما بعد ، وهذا ما تم حسبا يوضحه الإحصاء التالي ،  
عن بيان الإيرادات والمصروفات بالجنيه ، وذلك منذ ١٨٧٤ حتى نهاية  
فترة البحث ( ١٦٧ ) .

السنة	الإيرادات	المصروفات	الرئاسة	الجزر
١٨٧٤	١٣٥٨٨٥	٢٠٥١٠٨		٦٩٢٢٣
١٨٧٥	١٢٣٨٦٦	٢٠٠٧٠٤		٦٨٢٣٨
١٨٧٦	٨٥٢٥٤	٢٠٤٢٣٩		١١٨٩٨٥
١٨٧٧	٥٩١٨٢	١٥٠٤٠١		٩١٢١٩
١٨٧٨	٦٦٩١٥	٩٣٦٨٣		٢٥٧٦٨
١٨٧٩	١١٩٤٨٩	١٠٧٦٧٩	١١٨١٠	

ومع عزل صاحبها أو بالأحرى حارسها الخديوي اسماعيل باشا  
بموجب قرار السلطان في ٢٥ يولية ١٨٧٩ ، بدأت منذئذ على حد تعبير  
الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى « فترة محفوفة بالآخطار .. » ( ١٦٨ ) .

( ١٦٤ ) - : مطبعة ٤٩ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٤٩/١٧٢ بتاريخ ٥ جمادى  
الأولى ١٢٨٩ هـ من شريف باشا الى مهردار الخديوي ( مية ) .  
( ١٦٥ ) الوقائع المصرية : المند ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ / أول ابريل  
١٨٧٣ .

( ١٦٦ ) الجوائب : المند ٥٠٣ بتاريخ الأحد ٨ شعبان ١٢٨٨ هـ / ٢٢ أكتوبر ١٨٧١ .  
( ١٦٧ ) أمين سامي : تجميع النيل ، المجلد الثالث من الجزء الثالث ، ص : ١٤٣٦ .  
- عن المرجع نفسه د : أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٩٩ .  
( ١٦٨ ) د : أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ٢١٠ ، ٢١١ .

ولم تكن البحرية التجارية مهيمنة عن تلك الأخطار ، التي شهدتها سنوات تاريخ مصر التالية ، وتمت فيها التصفية النهائية لهذه المصلحة ، بما يكشف عن أن اسماعيل باشا كما ذكر لاندز « كان من أعز أحلامه أن توجد في مصر بحرية تجارية » (١٦٩) ، ومن ثم كان له أكبر الأثر في استمرارية النشاط ، ولتبدأ من بعده فترة أخرى من التاريخ لتتقهر البحرية التجارية المصرية (\*) .

(١٦٩) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٣٥ .

(\*) لما كان توليف « قد انصف بصف الشخصية » واقنع بأن المحافظة على عرشه تقتضى الاعتماد على انجلترا وفرنسا والانصياع لادارتها « على حد قول الدكتور أحمد عبد الرحيم ، فإن هذا الانصياع لم يكن متوقفاً منه الحفاظ على ما تقتضيه مبادئ العمل البحري المصري ، ففي عهد وكالة قاسم باشا محمد لنظارة البحرية ١٨٨٠ وتفيذا لضرورات الاقتصاد التي رأتها الرقابة ، اضطر الى اقالة كثير من ضباط البحرية والملاحين ، فتسلطت بذلك عدة بواخر ، وباعت الحكومة في ذات العام سفينة بحرية وتجارية ( خيرجباد - شندي ) الى تاجر انجليزي بمبلغ ٥٢٠٠ جنيه ، فكسرهما وباع انتظاماً بازيد من ثمنهما ، وبعد الاحتلال عام ١٨٨٤ أقر تشكيل لجنة برئاسة فريدريكو باشا النمساوي مدير مصلحة وإبورات البوطة الخديوية ، رفعت آلات ترسانة الإسكندرية . وفي عام ١٨٨٥ بيعت مخازن وورش الترسانة ، كما نقلت مدرسة البحرية الى القاهرة وألغى الحوض الجاف بالإسكندرية للشبان منذ عهد محمد علي ، أي قلصت أظافر النشاط ، الى أن رؤى في عام ١٨٩٤ بعد تولية الخديو عباس الثاني ، توفير بعض الظروف للملاحة لمصلحة الإبورات ، فخصصت ثلاث سفن هي ( توفيق ربابي - القاهرة - البرنس عباس ) للقيام برحلات اسبوعية من الاسكندرية للاستانة ، وثلاثة أخرى هي ( الشرقية - الدقهلية - الفيوم ) للقيام برحلات اسبوعية الى سوريا ، وأما البحر الأحمر فخصص له خمس سفن هي ( الرحمانية - المحلة - سير - شين - النجيلة ) ولكن مرورها من السويس الى مينائي جدة وسواكن فقط كل اسبوعين ، وأما بقية السفن فتم تكسيها وبيع انتافاً .

ثم أخلعت سياسة الاحتلال في التصفية النهائية للبحرية التجارية المصرية ، حيث اضطرت الحكومة الى بيع مصلحة وإبورات البوطة الخديوية الى شركة الن والدرسن وفرانكو الانجليزية بتاريخ ١٩ يناير ١٨٩٨ ، سرا دون اعلان مزاد ، وكانت هذه المصلحة تحوى سن المصلحة وكل ما يشتملها من مكاتب ومشتات وهواوين وكذلك ملحقاتها البحرية ، والأحواض الجافة والعائمة التي انتقلت اليها ، وكان الثمن المدفوع ٥٠ ألف جنيه ، في الوقت ذاته تم الاتفاق على دفع الحكومة دعم فوري ١٥ ألف جنيه ودعم آخر ٦ آلاف جنيه سنوية لمدة ١٥ عاماً نظير تسيير السفن بين السواحل المصرية والخارج ، ثم اشترت الحكومة ثانية من الشركة الحوض المائم بمبلغ ٩٢ ألف جنيه ، أي أنها دفعت للشركة الانجليزية أكثر مما تقاضت ثمناً للمصلحة ، ويصعب أن تقارن بعد ذلك شخصية الحاكم أو النشاط .

د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر والمسألة المصرية ، ص : ١١١ .

د . أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٩ - ٧٣٥ .

أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري ، ص : ٧٠ ، ٧١ .

جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٨١ ، ٣٧٧ .

د . محمد كامل أمين ملس : شرح القانون البحري ، ج ٤ ، ص : ٨٢٣ ، ٨٢٤ .

## الفصل الثالث

---

### الإدارة العمومية للبحرية التجارية المصرية

- أولا : الجمعية العمومية
- ثانيا : مجلس الإدارة
- ثالثا : ديوان العموم





لما كانت البحرية التجارية المصرية ، قد اشتملت أشكالها على الشركات الملاحية والمصالح الحكومية ، فقد امتد أثر هذه التحولات الى أشكال الادارة فاختلقت تبعا لذلك ، وكان اوضح الفروق يتمثل في شكل الاشراف والادارة العامة أو العمومية ، حيث كان يتم ذلك في الشركات من خلال الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، بينما لم يكن لهما وجود في حالة ملكية الحكومة للنشاط في صورة « المصلحة الميرية » حيث كانت تنفرد الحكومة بالاشراف والادارة من خلال مدير أو مدير عموم المصلحة ورقابة ديوانى المالية والبحرية ، وقد بدا ديوان العموم قاسما مشتركا بين الشركة والمصلحة ، اذ استمر في الحاليتين باعتبارهما المقر المركزى لتابعة وتنفيذ النظم المالية والادارية والفنية الخاصة بشئون البحرية التجارية .

وعلى صعيد العلاقة الصامة بالدواوين الحكومية ، فان الفزانات والنظامانات قد اشارت الى اثنتين منهما ، هما ديوانا المالية والبحرية ، فأولهما يتم فيه قيد النظم الأساسية الخاصة بالشركات وختم سائر الدفاتر ، وله الحق في ايفاد مفتشية للحصول على المعلومات وقتما يشاء (١) ، أما ديوان البحرية أو « مركز ادارة البحرية » حسبما كانت تشير اليه الوثائق في بعض الأحيان ، فانه علاوة على تزويده السفن بعالة الاسطول الحربى ، فانه يقوم بالتصديق على المقتضى انشأؤه من السفن التجارية ، حسبما يقدم اليه ، أو وفق مايراه (٢) .

(١) المادتان الأولى والثانية فرمان تأسيس المجيدية .

— المادة الأولى فرمان الميزية ، — البند التاسع والأربعون نظامات الميزية .

(٢) المصدر نفسه ، البنود ٥٥ ، ٥٦ ، ٦٠ ، وتجدر الإشارة الى ان ديوان البحرية كان منفصلا عن الجهادية الى أن انضمما معا أوائل مايو ١٨٥٩ فى نظارة عموم الجهادية والبحرية ، ثم نظم كديوان مستقل لشئون السفن الحربية فى ٢١ ربيع آخر ١٢٧٨ هـ (١٨٦١) ، ولجند اشرافه الى ادارة القاوريقات والمسلات بالقاهرة وكذلك الوابورات البخارية ، ثم ضم اليه فى ١٠ ديسمبر ١٨٦٥ ديوان الواردات تحت اشراف ناظر البحرية والواردات .

للزبد : — د . أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص ٦٧٦ ، ٦٧٧ .  
— جميل خاتكى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

ويتناول العرض التالى ظروف ونظم هذه الاشكال الادارية واثرها فى مسيرة البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ - ١٨٧٩ وذلك من خلال تتبع الزمنى لكل منها على حدة .

### اولا : الجمعية العمومية

ذكرت النظامنامات أنها « تقوم مقام عموم اصحاب الحصص » (٣) ، أى تمثل المؤسسين والمساهمين ، ومن ثم يكون وجودها رهنا بهم وهو ما ينطبق على الشركات ، أما فى حالة المصلحة الميرية ، فلا يكون لها وجود تبعا لتصفية حصص الأفراد وأيلولتها للملكية المعرى ، وقد أضافت النظم ، أن آراءها وقراراتها تتم حين انعقادها ، وأن الانعقاد يكون صحيحا « متى كان .. موافقا للأصول » ، وكان أهم هذه الأصول والشروط المنظمة هو « حيازة العضو ٢٥ حصة - سواء كان ذلك بصفة أصلية أو توكيل صحيح - على الأقل (٤) ، مع بضعة اجراءات أخرى تتبع لاثبات صحة العضوية والحضور عند عقد الاجتماعات » .

#### ( ا ) موعد وصيغة الإنعقاد :

بداية ينبئى التفرقة بين نوعين من اجتماعات الجمعية العمومية أولهما كان يطلق عليه « انعقاد عادى أو اعتيادى » ، وهو يعنى الاجتماعات السنوية الدورية ، وكانت تحدد النظم الأساسية لكل شركة موعد ومكان انعقادها ، وثانيهما : كان يطلق عليه « إنعقاد غير عادى » (٥) وهو ما يتم من اجتماعات فى غير المواعيد المحددة ويتم فى حالات الضرورة والظروف الطارئة .

فبالنسبة لأولهما ، أشارت لائحة الشركات المصرية الى أنه يعقد بالاسكندرية فى شهر ابريل دون تحديد ليوم محدد (٦) ، بينما اختلفت عن ذلك لائحة الميزية ، سواء من حيث المكان أو الموعد بقولها « الجمعية العمومية تنعقد مرة واحدة فى كل سنة بالمحروسة فى شهر كيهك القبطى » (٧) .

(٣) البند العشرون ، « نظامات الشركة المصرية » - البند الرابع والعشرون ، نظامات الميزية .

- (٤) - نفسه ، البند الخامس والثلاثون ، - البند العشرون ، « نظامات المصرية » .
- (٥) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - ميزية ) : للجمعية الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٤٤٨٦٠ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ ( ١١ ابريل ١٨٦٨ ) بخصوص مواعيد للجلسات على طلب لعضاء الجمعية بمقده اجتماع غير عادى .
- (٦) البند الثانى والعشرون ، « نظامات المصرية » .
- (٧) البند السادس والثلاثون « نظامات الميزية » .

ويرجع تفسيراً لهذه الاختلافات ، أن ذلك كان مقترناً بمقر ديوان العموم حسب كل شركة ، فقد كان بالاسكندرية إبان إدارة الشركة المصرية ، حسبما جاء في نص لائحته « محل القومية يكون بأسكندرية ، وإذا دعت الضرورة من أنه يكون بمصر ( القاهرة ) فلا مانع » ( ٨ ) ، وعلى العكس من ذلك ، أشارت لائحة العريضة إلى أن « عموم مركز القومية يكون بحروسة مصر القاهرة ويجوز عند اللزوم نقله إلى اسكندرية » ( ٩ ) ، ومن ثم كان في هذه الحالة بالقاهرة ، وقد كان يشار لهذا المقر حين الإعلان عن ذلك بالصحف ، قبل شهر من تاريخ عقد الاجتماعات .

أما بالنسبة لتوقيته السنوي ، فمن المزجج أنه كان مرتبطاً بموعد اقفال الحسابات والانتهاه من الجرد والتجويب العمومي للميزانية ، إذ كان يتم في آخر كل سنة حسابية ، تحرير دفتر جرد عمومي بمعرفة مجلس الادارة ، يعرض مع تقرير حركة الادارة على مدار السنة المنتهية على الجمعية العمومية لأجل المناقشة والتصديق على الميزانية العمومية ( ١٠ ) ، كما كان ذلك التوقيت مرتبطاً بأى من التقويمات التي اتخذتها أيأ من الشركات في السنة الحسابية بالتاريخ الميلادي أو القبطي تبعاً للنظم الحكومية التي كان يتم العمل بها .

أما بالنسبة للانتقادات غير العادية ، فقد ذكرت لائحة الشركة المصرية ، أن لمجلس الإدارة حتى الدعوة كلما تراءى له ذلك ( ١١ ) ، بينما أشارت لائحة العريضة بالإضافة إلى هذا ، أنه كلما طلب انعقادها عشرون من أصحاب الحصص الخائزون لجزء من عشرين من رأس المال - أي ٥٠٪ - بشرط أن يؤمنوا بطلبهم المقدم لمجلس الإدارة الغرض من الاجتماع ( ١٢ ) ، ومن المرجح أن هذا الحق الذي تحول للأعضاء في العريضة - ولم يكن من قبل في الشركة المصرية - كان مرتبطاً بزيادة أعدادهم تبعاً لزيادة رأس المال والمساهمين .

وفيما يتصل بصحة الانتقاد ، فقد اشترطت لائحة المصرية حداً أدنى للحضور ، عشرة أعضاء يمتلكون عشر رأس المال الذي تم دفعه ( ١٣ ) ،

(٨) البند الثاني ، « نظمات المقرية » .

(٩) البند السادس ، « نظمات العريضة » ، ومبتم تناول الزيد في المنظر الخامس

« ديوان العموم » .

(١٠) نفسه ، البند الخامس والأربعون .

« البند الثامن والعشرون ، نظمات المصرية » .

(١١) - نفسه ، البند الثاني والعشرين .

(١٢) البند السادس والثلاثون ، « نظمات العريضة » .

(١٣) البند العشرون « نظمات المصرية » .

وكما هو ملاحظ فإن هذا النصاب لم يكن يمثل أغلبية ، خاصة ازا  
تجزئة دفعيات رأس المال السابق تناولها ، ومن المرجح أن هذا النص  
استهدف مرونة الادارة وامكانية تمثيل المؤسسين للجمعية العمومية ،  
اتساقا مع ماهية التضامن التي سادت طبيعة علاقاتهم في تأسيس هذه  
الشركة .

أما لائحة العريزية فقد أشارت الى صحة الانعقاد ، متى بلغ عدد  
الحاضرين ستين شخصا كحد أدنى ، سواء كانوا بصفتهم أصحاب حصص  
أصلية ، أو موكلين بالنيابة منهم ، بشرط أن يكونوا حائزين خمسة في  
المائة من رأس المال على الأقل (١٤) .

وكما هو ملاحظ ، أنه لم تكن هذه اللائحة أفضل من سابقتها  
بالنسبة لقلة عدد الحاضرين ، بل يمكن القول ان كلتا اللائحتين قد حملتا  
بين نصوصها نقاط ضعف ، تمثلت في أن الذين كان من حقهم بحث  
اجمالى رأس المال والبحث والمناقشة في أمور الشركة ، كانوا قلة تمتلك  
تبعا لهذا النص عشر رأس مال الشركة المصرية ، ٥٪ من رأس مال العريزية  
( كبرى الشركات ) ، وهى نسب ضئيلة للغاية وليست أغلبية ، وبالتالي  
فإن قراراتها قد تكون مؤشرا لمصالح المساهمين ، ولكنها على أية حال لن  
تكون مبررة بصورة كافية عن الأغلبية ، وتكمن خطورة قراراتها في هذه  
الحالة ، في أنها تسرى على غير الحاضرين ، متى صدرت بأغلبية الحضور  
أى بصوت واحد أكثر من النصف ، بمعنى أدق من يمتلكون زيادة طفيفة  
عن خمس رأس مال المصرية ، وزيادة بسيطة عن ٢٥٪ في العريزية ،  
ولا شك فإن مثل هذا النص كان سلبيا ، يضاف الى ذلك أنه كان يشترط  
لحضور هذه الاجتماعات ، من يمتلك خمسا وعشرين حصة على الأقل ،  
حيث يدل بموجبه بصوت ( رأى ) واحد ، سواء كان المالك نفسه  
أو وكيله ، فإن هذا النص أصمل هو الآخر الحائزين لأقل من  
خمس وعشرين حصة ، وهنا نشير الى نقطة هامة أوضحها استقراء  
الحضص وأعدادها ، وهى أن الأجانب كانوا أكثر حرصا على الاحتفاظ بهذا  
الحد الأدنى الذى يضمن لهم حضور الجمعية العمومية ، وعلى العكس من  
ذلك كانت أعداد الحائزين أكثر من ٢٥ حصة من المصريين ، وكان  
ذلك يؤثر في وجهة القرارات تبعا للتمثيل .

وعلى كل ، فإنه في حالة عدم استيفاء العدد المطلوب للانعقاد - على  
قائه ، كان يدعو مجلس الادارة لاجتماع ثالث تسرى قراراته مهما كان عدد

الحاضرين (١٥) ، وفي هذه الاجتماعات تكون القرارات دائماً حسب أغلبية الآراء ، وإذا تساوت الآراء المؤيدة والمعارضة يرجع الجانب الذي به رأى الرئيس (١٦) ، كما أن قرارات الاجتماع الصادرة يسرى حكمها على جميع الحاضرين والغائبين من أرباب المصص (١٧) .

وقد كان متبعاً لدخول مقر الانعقاد ، ضرورة أن يثبت العضو حصته فى صندوق ( خزينة ) الشركة بموجب صحة مطابقة السند الذى يحمله بما هو موجود بالصندوق ، وذلك قبل عشرة أيام فى الشركة المصرية ، أصبحت عشرين يوماً فى العزيزية ، ثم يؤخذ منه هذا السند لاثبات الحضور ويعطى له بعد الحضور (١٨) ، حيث كانت تعطى للعضو بدلاً من السند تذكرة دخول للاجتماع .

وقد كانت تلك التذكرة عبارة عن نموذج متفق عليه ، موضحاً به مكان الانعقاد وتاريخه ، وما يفيد استلام سندات الأسهم التى حفظت بالصندوق ، وكذلك ما يفيد اجراء المطابقة وصحة التوكيلات ، مع توضيح

#### صورة تذكرة الدخول بجمعية القومانية .....

الذى سيصحح عندها بديوان عموم القومانية الكائن بجهة ..... يوم ...  
الموافق .....

حضرة ... صاحب ... حصة بالقومانية ... بمقتضى ..... الذى مفيد  
بهم ما دفعه فى أصل الرسمال ، ولما أراد الدخول بالجمعية ، قد سلم  
السند .. المذكور ..... وصار حفظه بصندوق القومانية ، وأعطى هذا  
لحضرة .. معلومة استلام السند .. للمهور .. عنه ، والدخول فى  
الجمعية .

وبعد انتهى الجمعية يعطى له السند المذكور ويؤخذ منه هذا ،

وكيل عموم القومانية

- (١٥) البند السادس والمشرون ، « نظامات المصرية » ، - البند الأربعون ،  
« نظامات العزيزية » .  
(١٦) - نفسه ، البند السادس والمشرون ، - البند الحادى والمشرون ، « نظامات  
المصرية » .  
(١٧) - نفسه ، البند الثلاثون ، - البند الثانى والأربعون ، « نظامات العزيزية » .  
(١٨) - نفسه ، البند السادس والثلاثون ، - البند الرابع والمشرون ، « نظامات  
لمصرية » .

عدد الحصص وما يقابلها من آراء ، ويوقع هذا النموذج وكيل العموم ،  
وقد أوضحها النموذج السابق (١٩) .

#### ( ب ) اختصاصات الجمعية العمومية :

أما عن الاختصاصات التي لها حق بحثها في هذه الاجتماعات ،  
التي كان يرأسها رئيس الشركة أو وكيله في حالة غيابه أو أحد أعضاء  
المجلس المنوبين (٢٠) ، فقد حددتها نظامات المصرية فيما يتعلق بمجلس  
الإدارة بانتخابات أعضائه حسب المدة المحددة لكل منهم ، خمسة عشر  
سنة للعشرة أعضاء المؤسسين ، ثم استعاضة ثلثهم لكل خمس سنوات  
بعد مضي تلك الفترة ، ولها أن تبقى العشرة الأوائل دون تغيير (٢١) ،  
ثم انتخابها البديل في حالة خلو مكان أحد الأعضاء (٢٢) .

والملاحظ من هذه النصوص هو تقييد سلطاتها لمدة خمسة عشر عاما  
من تأسيس الشركة المصرية ومن ثم اقتضت مهامها في هذا الجانب على  
حالات الخلو فقط ، وهي التي لم تتم ، حيث جاء تحويل الشركة المصرية  
إلى العريضة سريعا ، وعدلت نظامات هذه الشركة الجديدة فنصت على أن  
« إدارة الشركة بمعرفة مجلس إدارة تشكله الجمعية العمومية من اثني عشر  
أعضاء بما فيهم الرئيس والوكيل » . أغلب الأعضاء من رعايا وتبعية  
الحكومة المصرية ، وفي كل ثلاث سنين يجري تغيير ثلاثة من أعضاء  
المجلس المذكور بما فيهم الوكيل ، ويكون تغييرهم بالقرعة ما بين الأعضاء  
الموجودين والذين يدخلون بدلهم بانتخاب الجمعية العمومية ، لا بد أن يكون  
أغلبهم من تبعة ورعايا الحكومة . والأعضاء الذين يخرجوا يجوز انتخابهم  
مرة أخرى « (٢٣) » .

ثم حولتها ذات اللائحة حق انتخاب من يشغل المكان الذي يخلو في  
مجلس الإدارة بالاستعفاء أو الوفاة (٢٤) ، كذلك جواز إبقائها « أرباب  
مجلس الإدارة على ما هم عليه في أي مدة كانت بدون تغيير » (٢٥) ، وتتبع

(١٩) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عريضة ) : المخططة الأولى ، الملف  
الخامس ، صور تذاكر دخول الجمعية العمومية باسم السيد موسى حسن الغداد وآخرين . -  
الملف الثالث ، إعلان من ديوان العموم بخصوص عقد الجمعية العمومية المركبة من أرباب  
الأسهم .

(٢٠) البند التاسع والثلاثين « نظامات العريضة » .

(٢١) البند الحادي عشر نظمات المصرية .

(٢٢) نفسه ، البند الثاني عشر .

(٢٣) البند الحادي والعشرون .

(٢٤) - : البند الثالث والعشرون .

(٢٥) : - : البند الثاني والعشرون .

هذه الاجراءات فى ضوء توافر خمسين حصة على الأقل فيمن يرشح نفسه  
لعضوية المجلس ، لاتباع ولا تترهن مدة بقائه (٢٦) .

ولكن على الرغم من أن هذه الأمور تشير الى ثمة تطور فى حقوق  
الجمعية العمومية ، إلا أن هذه الحقوق كانت منقوصة فى واقع التطبيق ،  
وقد أشارت لذلك بنود اللائحة ذاتها ، ففي حالة حل الرئيس ، يكون  
تعيين بدله بمعرفة الحكومة المحلية (٢٧) ، ومن ثم جاء هذا التناقض  
الأول مع البند العشرين ، الذى كان يخولها حق انتخاب الأعضاء بما فيهم  
الرئيس ، أما البند الثانى والثلاثون من اللائحة ذاتها فقد بدا أشد ما يكون  
تناقضا مع سائر حقوقها ، ففيما عدا حالة خلو مكان العضو فقط وحق  
انتخاب بديله ، نص على أن « مجلس الإدارة يفضل مريبا ( يظل مشكلا )  
كما كان ( أى فى الشركة المصرية فى سباحة السفن ) من حضرات  
المؤسسين ، مدة الخمسة سنوات الأولى التى غايتها توتى ١٥٨٤ القبطى ،  
ولا يقبل منهم استعفاء فى هذه المدة ، ومن ابتداء توتى ١٥٨٥ ( ١٠ سبتمبر  
١٨٦٨ ) يجرى العمل على مقتضى البند ٢٠ » (٢٨) .

وبموجب هذا البند أصبح نطاق اختصاصاتها فى انتخاب نائبيها  
أو ممثليها فى مجلس الإدارة محدودا بحالة خلو العضو وبالوفاة فقط  
ولم يتم ذلك لاستمرارية الأعضاء بأكملهم طيلة الخمس سنوات الأولى ،  
وفى هذا لم ترق فى مستوى حقوقها هذه ، لجمعية عموم الشركة المجيدة  
فى عهد سميد باشا التى امتلكت حق تعديل أعداد مجلس الإدارة فجعلتهم  
أربعة فقط عدا الرئيس ، وضمنهم شخص أجنبى واحد ، بعد أن كان  
هذا المجلس من قبل اثنى عشر عضوا عدا الرئيس ونصفهم أجنبى ، وذلك  
ياجتماعهم فى ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (\*) ، وقد تم ذلك فى تنسيق مع النهج  
السياسى بتصفية المساهمة الأجنبية ، ومتسقا مع كون الغالبية أصبحت  
مساهمة مصرية .

ويرجح تفسيرنا لهذه الحقوق المنقوصة فى شركتى عهد اسماعيل  
باشا ، أن اللائحة الأساسية لكل من الشركتين المصرية ، العريضة - كما  
هو واضح من الأوامر العالية بالتصديق - قد تم وضعها بمعرفة  
المؤسسين ، وهؤلاء وضعوا نصوصا توافقهم ، بدلا من أن يمنحوا الجمعية

---

(٢٦) - : البند السادس والشرون ، - البند الحادى عشر ، « نظامات المصرية » .

(٢٧) البند الخامس والشرون نظامات العريضة : « سيتم مناقشة ذلك فى المنصر

اللاحق » مجلس الإدارة » .

(٢٨) نفسه ، البند الثانى والثلاثون .

(\*) راجع ما سيتم تناوله فى المنصر اللاحق « تشكيل مجلس الإدارة » .

العمومية تلك السلطات (٢٩) ، خاصة وأنه بموجب نفس البند الثاني والثلاثين جاءت استمرارية نفس الأعضاء العشرة « اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عيد اللطيف باشا ، أحمد طلعت باشا ، حسين شيرين باشا ، الخوجة أوبنهايم ، ادوار ديرغيو ، الخوجة مكسيموس سكاكينى ، زينناديويو » فى ادارة الشركة المصرية ثم فى ادارة الشركة العزيزية الخمس سنوات الأولى ، حسبما كفلته لهم نصوص اللائحتين (٣٠) .

فى الشركة المصرية قعدوا الجمعية العمومية بالانتظار خمسة عشر عاما لحين تغير ثلث الأعضاء ، وفى العزيزية جعلوا هذا القيد لمدة خمس سنوات تنتهى فى توت ١٥٨٥/١٠ سبتمبر ١٨٦٨ ، ولذلك تم عقد اجتماعها العمومى « فوق العادة » بتاريخ الخميس ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ/ ١٦ يولية ١٨٦٨ - بديوان الداخلية برأس التين ، وقد رأس هذا الاجتماع محمد شريف باشا ، وحضره نحو ١٩٤ شخصا حائزين أكثر من ١٦٥٠٠٠ حصة ، وقد سبق تناول أسماء حاضريه وحصصهم (\*) .

وفى هذا الاجتماع زاوت الجمعية العمومية اختصاصاتها حسبما تنص اللوائح ، فقامت « بتشكيل قلم لهذه الاجراءات يضم كل من السيد محمد القريانى ، نقولا أفندى الحجار ، ثم الخوجة دافيدسون ، الخوجة جوارتيو بصفتها ملاحظين لفرز تذاكر القرار ، دميان بك كاتب سر عربى ، الخوجة هيكل كاتب سر فرنساوى » ، وفيه تم الادلاء بالأصوات ، وتم انتخاب مجلس الادارة المكون من اثني عشر عضوا بما فيهم الرئيس الحائز على أعلى الأصوات وكان محمد شريف باشا ثم وكيله الذى يليه فى عدد الأصوات حافظ باشا (٣١) ، وهو المجلس الذى بدأ عمله فى غرة توت ١٥٨٥ / ١٠ سبتمبر ١٨٦٨ (\*\* ) ، أى زاوتل حقها فى انتخاب مجلس الادارة فى هذا الاجتماع لأول مرة .

---

(٢٩) - راجع مقمة الأمر المالى الصادر بتاريخ ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ نظمات المصرية .

- مقمة الأمر المالى الصادر بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ نظمات العزيزية .

(٣٠) راجع - البند الأول من أمر رخصة الشركة المصرية .

- البند السادس نظمات الشركة المزيرية .

(\*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « قيام البحرية التجارية » - بالإضافة الى الملحق الخاص بذلك فى هذا الكتاب .

(٣١) الوقائع المصرية : العدد ( ٢٢٥ ) بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨٥ هـ/ ٢٠ أغسطس

١٨٦٨ .

(\*\*) راجع ما سيتم تناوله فى الفصل اللاحق « تشكيل مجلس الادارة » .



وكانت مثل هذه القرارات تدون بدفتر خاص بالجمعية العمومية ، ثم كانت توضع اختتامهم في النهاية ، موضحين صيغة القرار الذي انتهوا اليه ، حتى يتحرر بذلك « لجهات الاقتضاء بالاجراء من الرئيس للشركة ) أو وكيله ٠٠ » (٣٢) .

وكانت اختصاصاتها تمتد لجوانب أخرى ، يسرى عليها ذات الاهتمام بالقيد ، اذ خولتها النظامات واجبات ، عبرت عنها لائحة الشركة المصرية في البداية بالحدود ، فذكرت أن من حدود الجمعية العمومية أن تقدم لها الحسابات السنوية ، وأن تصدق عليها اذا وجدتها صحيحة ، « ومن حدودها أيضا أن تتذاكر في شأن المواد التي تكون بناء على طلب مجلس الادارة ، أو المخابرة في جميع ما يتعلق بمصالح القومبانية ٠٠ ولها أن تعين مفتشين لفحص دفاتر القومبانية أو النظر في ميزانيتها السنوية ، وأن تصدق عليها في ثاني جمعية لأجل تبرئة ذمة المديرين » (٣٣) .

وهذه الاختصاصات أوضحتها قليلا نظم الشركة العريزية فذكرت أنه « في آخر كل سنة حسابية للشركة ، يتحرر دفتر جرد عمومي بمعرفة وحة مجلس الادارة ، وهذا الدفتر يعرض مع تقرير حركة ادارة السنة على الجمعية العمومية لأجل التصديق » (٣٤) ، كما أنها « تسمع بتقرير مجلس الادارة فيما يتعلق بحركة أشغال الشركة وتصدق على الحسابات السنوية التي تتقدم لها ٠٠ بعد مراجعتها ٠٠ وتداول فيما يطلبه مجلس الادارة من المواد المتعلقة بازدياد رأس مال الشركة عن القدر المحدد وبالتعديلات التي يرام ادخالها في النظامات بموافقة حدود الفرمانين (٣) ، ٠٠ وحكمها نافذ في جميع ما يكون فيه الخير ٠٠ بشرط عدم الخروج عن نظامات الشركة وشروط الفرمانين ، ولها أن تصرح لمجلس الادارة بالتفويضات الضرورية فيما لم يخطر بالبال من الأحوال » (٣٥) .

من ثم يمكن القول بأن هذه النصوص خولت الجمعية العمومية سماع تقرير مجلس الادارة فيما يتعلق بحركة أشغال الشركة ثم التصديق على الحسابات الختامية التي تقدم لها بعد مراجعتها ، كذلك التداول فيما يطلبه مجلس الادارة بشأن زيادة رأس المال عن القدر المحدود .

---

(٣٢) البند الثالث والأربعون ، نظامات العريزية .

(٣٣) البندان العاشر والعشرون ، التاسع والعشرون ، نظامات المصرية .

(٣٤) البند الخامس والأربعون نظامات العريزية .

(★) فرمان التصديق على قيام العريزية ثم فرمان امتياز السكك الحديدية .

(٣٥) نص البند الحادي والأربعون نظامات العريزية .

والتعديلات التي يرام ادخالها في النظمات بموافقة حدود القرمات ،  
وأخيرا التصريح لمجلس الادارة بالتفويضات الضرورية فيما لم يخطر بالبال  
من الأحوال .

فبالنسبة للممارسة العملية لهذه النصوص ، فان الجمعية العمومية  
المؤلفة مناصفة بين الأجانب والمصريين في الشركة المجيدية يرجع مزاولتها  
هذه الأمور ، وبعد انسحاب الغالبية من المساهمين الأجانب ، أصبحت  
العناصر المتبقية هي المنوط بها مناقشة ذلك ، عدا زيادة رأس المال حيث  
وضع من تصفية المجيدية أن رأسمالها كان قد تم سداد دفعاته (\*) .

أما في عهد اسماعيل باشا ، وتمشيا مع الاستقرار الزعني نسبيا  
لبعض العناصر الأجنبية من عهد سلفه ، وحدث نوع من المعاشية مع بعض  
كبار الموظفين ، لذا جاءت الشركة المصرية في سياحة السفن في صورة  
شركة تضامن ، أي بين مؤسسيها .

ولما كان هذا النوع من الشركات يراعى في تأسيسه الثقة في علاقات  
الأشخاص ، من ثم جاءت نصوص لاثحتها تنص على جواز انعقاد الجمعية  
العمومية من عشرة أشخاص حائزين لعشر رأس المال المدفوع (٣٦) ،  
ومن ثم أصبح مكفولا لمجلس الادارة الذي كان متألفا من العشرة المؤسسين-  
الستة المصريون والأربعة الأجانب حق عقد مثل هذا الاجتماع ، متى  
استوفوا العدد وعشر رأس المال ، وهذا لم يتم ازاء زيادات رأس المال  
والمساهمين قبل أبريل ١٨٦٤ الموعد السنوي للاجتماع .

وتجدر الإشارة في هذا المجال الى أن الاجتماعات الدورية التي كان  
يحضرها المؤسسون ، وكانت تعنون « اجتماعات جمعية الشركة المصرية »

(\*) ازاء عدم العثور على اللائحة الأساسية ، من ثم جاء هذا استنتاجا من  
مقارنة الوثائق ، حيث أفادت احداها سداد المالية ٣٨٥٠٠ قرش قيمة ١٠٠٠٠ فرنك حق  
التوئي حنا أفندي قيس بالكومبانية مقابل اسهمه بالمجيدية ، أي أن كل ٣٨٥ قرش تعادل  
١٠٠ فرنك ومن ثم ال ٥٠٠ فرنك قيمة الحصة في رأسمال المجيدية ، كانت تعادل ١٩٢٥  
قرش ، وهذه وردت في مطالبات المساهمين عن قيمة حصصهم بالقرش المصري ، فكانت  
٣٨٣٤٦٠٠ قرش قيمة ١٩٩٢ سهم ، خاصة باسم الست هاتم كريمة مرحوم سليمان أغا  
السلحدار وهكذا الآخرون ، والرجح أن الحكومة افترضت القرش الذي عرف بفرض المجيدية  
سدادا لذلك : -

- دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدية ) : محفلة ( ١ ) ماليات ، ملف  
خاص سراكى مالية خاصة بالمساهمين بالقومبانية ١٨ ربيع اول ١٢٧٦ هـ / ١٥ أكتوبر ١٨٥٩ -  
٢٥ جمادى اول ٢٠ ديسمبر ١٨٥٩ وثلث متفرقة .

- سجل م/٢/٤/٦/٧ وارد مجيدية ، رقم ٩٧٥ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٧ هـ ( يوليو  
١٨٦٠ ) من المالية الى المجيدية ص : ٣ .  
(٣٦) راجع نص البند العشرين « نظمات الشركة المصرية » .

كانت بالصفة الادارية للمديرين المؤسسين السابق ذكرهم (٣٧) ، وقد اختلطت في مداولاتهم تبعا لذلك نظم الاشراف بين اختصاصات مجلس الادارة والجمعية العمومية ، حتى ان المؤسسين أنفسهم كانوا يبحثون أمر زيادة رأس المال وطرق تحصيله بعد مضاعفته من عشرين ألف حصص الى أربعين ألف حصص ، في يوليو ١٨٦٣ ، ثم اقرارهم زيادته الى مائة ألف حصص (٣٨) في نهاية العام ، وان كان قد استمر نفس الحق في تمثيل الجمعية العمومية للأعضاء العشرة ، بعد اقدم الشركة على زيادة رأس المال التي واكبتها زيادة المكتتبين ، حيث لم توضع لائحة جديدة تبعا لهذا التحول الى شركة توصية بالأسهم ، وهو التحول الذي كفلته نصوص قانون التجارة (٣٩) ، وعدم مسئولية الموصين عن الخسارة الغير واردة بموجب كفالة الربح المضمونة .

ومن ثم يمكن القول ان هذه الاجتماعات الدورية التي كانت تتم في غالبيتها نصف شهرية او شهرية وتعنون « جمعية حضرات المؤسسين » كانت تتفق مع طبيعة مسئولية المؤسسين ازاء كونهم متضامنين حتى تجاه الآخرين غير الممثلين في الادارة وصفتهم موصون (٣٩) ، وطبيعة الاجتماعات هذه لاشك كانت تواكب مرحلة تحتاج الى اقرار مشروعات متلاحقة ومناقشات ادازية مختلفة ، الى أن تستقر أمورها ، وحينئذ يتم عقد الجمعية العمومية في هيئتها المكتملة التي كان محدد لها أبريل من كل عام (٤٠) ، وقد تستمر اجتماعاتها لعدة أيام .

ومع حلول شهر أبريل ١٨٦٤ رأى مجلس الادارة عدم امكانية عقد اجتماع الجمعية العمومية ، وحينئذ حرر اعلانه بأن يتم ذلك الاجتماع في

(٣٧) على سبيل المثال : دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : للحظلة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ١٦ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) قرار جمعية القومانية المصرية ، بتوقيعات المؤسسين واعتماد محمد حليم باشا .  
(٣٨) - : وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( ٢٢ أغسطس ١٨٦٣ ) قرار جمعية القومانية المصرية .

(٣٩) على الرغم من تفرقة البحوث الحاضرة بين شركات التضامن والتوصية البسيطة والتوصية بالأسهم ، الا ان نصوص قانون التجارة التي كان معمولاً بها ، لم تورد ذات الفروق فذكر البند ٣١ « اذا وجد عدة شركاء متضامنين .. كلهم يدبرون الشركة .. او كان واحدا منهم يدبرها على ذمة الجميع ، فالشركة تكون شركة تضامن بالنسبة لهم . وشركة توصية بالنسبة لأرباب المال الخارجين عن ادارتها » للمزيد : قانون التجارة ( ١٢٩٢ هـ ) ص : ٧ .

(٣٩) عبر عن ذلك قانون التجارة بنص البند ٢٩ « شركة التوصية هي الشركة التي تمقد بين شريك واحد أو أكثر مسئولين ومتضامنين ، وبين شريك واحد أو أكثر أصحاب أموال فيها خارجين عن الادارة ويسمون موصين » ، المصدر نفسه ، ص : ٧ .  
(٤٠) البند الثاني والشؤون « نظمات الشركة المصرية » .

٢٩ ربيع الأول ١٢٨١ هـ ( أول سبتمبر ١٨٦٤ ) ، وهو الذي تقرر مناظرته للأرباح التي تم صرفها عن العام المنتهى (٤١) .

ولما كان هذا الموعد ( سبتمبر ١٨٦٤ ) لاحقاً لصلور فرمان الشركة العزيرية ( أوائل ذي الحجة ١٢٨٠ هـ / مايو ١٨٦٤ ) ، لذا يمكن القول انه لم تعقد جمعية عمومية للشركة المصرية ، ومن ثم سرت قرارات المؤسسين على الأطر المختلفة للشركة مجتمعة ، كذلك لم يشارك الآخرون في وضع نظم الشركة العزيرية التي كانت تطويراً لنظم الشركة السابقة .

ومع جبهة العزيرية ، كان من الضروري مطالعة محاضر اجتماعات جمعيتها العمومية ، للوقوف على مهامها المتبقية بأمثلة لنوعياتها ، وذلك مما حوته تلك المحاضر ، علما ما سبق ذكره عن انتخاب مجلس الإدارة .

أولاً : ففي اجتماع عقد بتاريخ ٣ صفر ١٢٨٤ هـ / ٦ يونيه ١٨٦٧ ، حيث كان متعباً قراءة تقرير مجلس الإدارة في افتتاحية الاجتماع ، وقد قام بتلاوته شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس المصرية بالنيابة عن مجلس إدارة الشركة على الجمعية العمومية ، وكان متضمناً ديباجة انشائية تعيد ما اتخذته مجلس الإدارة من اجراءات ، ثم يدافع عما أقدم عليه المجلس من إيقاف بعض خطوط سير السفن لعدم الجدوى التجارية ، واضطراره للاقتراض للضرورة ثم عرض تفصيل لايرادات ومصروفات الشركة وصافي أرباحها ، ثم تناول الصعوبات التي تعترض مسيرتها مثل معوقات انشاء السكك الحديدية ، أو أن بعض المساهمين لم يدفعوا بقية الأقساط المستحق سدادها (٤٢) .

وفي اجتماع عقد بتاريخ ٩ شوال ١٢٨٤ هـ / ٢ فبراير ١٨٦٨ ، كانت نقاط المداولة تدور في ذات الأطر ، فالجمعية تستمع الى تقرير مجلس الإدارة ، وتطلع على ما يعرض عليها من حسابات العام المنتهى وتتشاور في أمر معدن الفحم الكائن بسلانيك المعطى امتيازاً للشركة بموجب فرمان الهيايوني ، وكذلك انشاء خط وإبورات في النيل من المنيا الى أسوان ، ومن المنصورة الى دمياط (٤٣) ، وبعض الأمور الأخرى التي يرى المجلس ضرورة مناقشتها .

(٤١) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : المظلة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٩ بالدار ، بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) ، قرار جمعية مؤسسين القومانية العزيرية .

(٤٢) - ( محافظ الأبعط ) : مظلة ١٣ الوثائق المصرية ، ملف وإبورات ، ص٢٢٢ من المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونيه ١٨٦٧ .

- أمين سامي : مرجع سابق ، المجلد الثاني من الجزء الثالث ، ص : ٧١٢ .

(٤٣) دار الوثائق ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : المظلة الأولى ، ملف ٦ قرار =

وكانت هذه الواجبات تخولها اياها وتنظمها لوائح الشركات ، ثم سلطة التصديق على الحسابات المقدمة ، وتمييزها مفتشين لفحص الدفاتر والميزانية والتصديق على تبرة ذمة المديرين في الاجتماع المقبل .

والملاحظ من هذه النصوص وجود سلطات واجبة التنفيذ ، وهو ما كان يتم ولكن بعد استقرار الرأي وعلى أثر المناقشات مع مجلس الإدارة ، وكانت هذه المناقشات تقتصر على ما هو مدرج بمذكرة مجلس الإدارة فقط ومن ثم حددت موضوعات المناقشة مسبقا .

**الأمر الثاني :** أن التصديق على الحسابات المقدمة ، كان يتم أثناء عقد الاجتماعات ، ولم تكن مدة الانقضاء كافية للمراجعة رغم نص لائحة العريضة على أن التصديق بعد المراجعة (٤٤) ، والذي يرجع هذا الرأي هو أن الجمعية العمومية في أعقاب تصديقها على الحسابات المقدمة في اجتماع ٦ يونية ١٨٦٧ ، أحالت مراجعتها على قومسيون منتخب بمعرفتها مجانا ، وبعد المراجعة في مدة ثلاثة أشهر يعرض تقرير لمجلس الإدارة بما يرويه (٤٥) .

ثم جاء في الاجتماع التالي المنعقد في ٩ شوال ١٢٨٤ هـ - فبراير ١٨٦٨ من أمر هذا القومسيون « أنه رفعت المذكرة في شأن القومسيون الذي كان تعين في العام الماضي بمعرفة الجمعية العمومية للنظر في حسابات القومبانية سنة ١٥٨٣ ، تسوت على تصديق الجمعية العمومية عليه . لصدد اجراء القومسيون مقتضى القرار ، ورأى الواضعون أسمائهم علم اعتبار هذا القومسيون والاكتفاء بتصديقهم على حساب سنة ٨٢ والنظر في حساب سنة ٨٣ ( ١٥٨٣ ) (٤٦) » .

وفي هذا الاجتماع اتبعت ذات النهج فصددت على الايرادات والمصروفات والأرباح وناقشت أمورا أخرى أشير إليها ، ثم قامت بتشكيل قومسيونتها من بضعة أشخاص للنظر في حساب ١٥٨٣ على أن يكون

= صادر من الجمعية العمومية في انعقادها المنتهى ١١ شوال ١٢٨٤ هـ ( فبراير ١٨٦٨ ) ،  
ص - ص : ١ - ٣ .

- أمين سامي : المرجع السابق ، جلد ٣ من الجزء الثالث ، ص - ص : ٧٧٠ - ٧٧٢ .

(٤٤) البند ( ٤١ ) « نظمات الشركة العريضة » .

(٤٥) دار الوثائق ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ١٣ وقائع ، ملف وإبورات ، مستخرج من الوقائع المصرية العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ ، وقد كان هذا القومسيون يتكون من السيد محمد الفرياني ، السيد مصطفى الطحان ، السيد ابراهيم جيمس ، الخوجة أميل سكاكينى ، الخوجة سيندى كادى ، الخوجة قريانى .  
(٤٦) أمين سامي : مرجع سابق ، مع ٢ من جزء ٣ ، ص : ٧٧١ .

قيامهم بذلك مجانا ، « وفي مدة لا تزيد عن شهر ، ويقدموا ملاحظاتهم النافعة الى مجلس الإدارة » (٤٧) ، وكان ضمن المستندات المطلوبة للجنة من ديوان العموم اجمالى كشوف الشركة الخاصة بالسفن والعماله والمشحونات من بضائع وركاب وغيرها ، ولكن كما هو واضح فان عمل اللجنة كان مقتصرًا على مراجعة الدفاتر المقدمة ، كما لم يكن قرار الجمعية العمومية ملزما للقومسيون المشكل للفحص حسيما أشارت الوثائق لعدم تقديمه نتيجة فحص الميزانية الأسبق ، كما أن اللجنة اللاحقة لم تقدم نتائجها الى مجلس الادارة ، وقبل هذا وذاك كانت التصديقات المسبقة أثناء الانقاد على الحسابات ، والباعث على ذلك تلك العلاقة القائمة على الثقة ، لوجود طبقات النوات وأصحاب المناصب العليا في مجلس الادارة ، وكما سبق القول فان هذا الأمر كان يوافق شركات التضامن أكثر منه في شركات المساهمة الكبرى ، اذ قد تحجب عن الجمعية العمومية أو القومسيون بعض تفاصيل مخالفات المطابقة بين الدفاتر والواقع الفعل .

ويرجع ، أنه لم يكن هذا الأمر بخاف على ديوان العموم الذى يزاول هذه المهام أمام مجلس الادارة من ثم حدثت مخالفات انصحت عنها مواجهة صفر باشا وكيل عموم العزيرية والمفوض من مجلس الادارة ، حين سأل دميان بك محاسبى الشركة فى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) عما يلى :

« أنه لدى ممارسة أشغال القومبانية علم أنه فضلا عن عدم وجود نقود بخزينتها ٠٠ وأن الاجرامات التى حصلت فى سير هذه المصلحة هي بخلاف نص النظامات من جملة وجوه ٠٠ وفى نص النظامات أن يتقدم سنوى دفتر جرد يحتوى كافة الموجودات وما صار ذلك ، لأنه لو حصل الجرد الحقيقى لكان ظهر ما عليه سير المصلحة فى حال عرض الحساب على جمعية المساهمين وكان يصير التيقظ لما به يحسن سيرها ٠٠ » (٤٨) .

وتضى الوثيقة ذاتها فى القول بأن حساب السنوات بالدفاتر يصير تقديمه عن السنوات السابقة بعد مضي فترة للجمعية العمومية ، والأرباح

---

(٤٧) نفسه ، ص : ٧٧٢ ، وكان أعضاء القومسيون « على حبيب بك ، السيد يوسف عبد الفتاح ، السيد محمود الطاهر ، العواجة دسكويج العواجة بى بندلى » .  
 - دار الوثائق القومية ( دواوين الخسرات - عزيرية ) : المخططة الأولى ، ملف ٦ قرار صادر عن الجمعية العمومية المنتهى اجتماعها ١١ شوال ١٢٨٤ هـ ( فبراير ١٦٦٨ ) ، ص : ١ .

(٤٨) راجع ما سبق تناوله فى « قيام البحرية التجارية » ، ثم فى « المؤسسون والمساهمون » - فى الرسالة الجامعية غير المنشورة للمؤلف بجامعة عين شمس -

كانت تؤخذ من عين رأسمال الشركة ، ولا يتم تقديم الحقيقة ، وهذا مبني على التساهل (٤٩) .

وفي هذا المجال أنتقصت صلاحيات متايعة الجمعية العمومية لحقيقة حركة رؤوس أموالها ، وذلك تبعا لما يمكن اجماله في عدة نقاط : في مقدمتها : طبيعة العلاقة التي عبرت عنها النظمات بالحدود المنسوحة للجمعية العمومية واقتصار مناقشاتها على ما يطلبه مجلس الإدارة ، وقد يكون هذا الإطار متفقا مع طبيعة التفويض لمجلس الإدارة في مثل هذه الشركات ، لكن قلل من فاعلية مهام الجمعية العمومية الرقابية أو المحاسبية ان جاز التعبير ، عدم دقة الحسابات المقدمة من ديوان العموم للجمعية عن طريق مجلس الإدارة ، وزاد من خطورة هذا المسلك عدم وجود التزام من قبل اللجان المشكلة للفحص من جانب الجمعية العمومية في بعض السنوات ، كما أن ملاحظاتها تعرض لمجلس الإدارة ذاته في البعض الآخر ، وهذه كانت تجيء مهامها في أعقاب التصديق المسبق من الجمعية العمومية باعتمادها ماتم تقديمه دون فحص كاف ، أو بالأحرى دون وقوف على الحقائق كاملة ، ومن المرجح أنه من العوامل التي ساعدت على ذلك ، كفاءة الربح التي ضمنتها الحكومة ، فهي الحد الأدنى الذي يمكن تقديمه للمساهمين ، وهو السلاح الذي تحتوى به الإدارة في مواجهة الخسارة أو غيرها .

وبالطبع ، فإن مسيرة علاقة هذا شأنها ، كان من الطبيعي أن تظهر حقائقها ولو بعد حين ، ففي الاجتماع الأسبق ٦ يونية ١٨٦٧ أشار شريف باشا لأقاويل صدرت في هذا الشأن بقوله : « قد صدرت الأقاويل من لادارية لهم بحقائق الأمور » أيها السادة الحاضرون ان مجلس الإدارة ، ما رأى لايقا ( لاثقا ) بقدره أن يعتني بتلك الأقاويل الفاسدة ، ولا أراد الإجابة عن هذه الأراجيف الباطلة « (٥٠) ، ومع توالي ظهور حقائق أخرى منها عدم كفاية أرباح ميزانيته ١٥٨٤ للنسبة المكفولة (٥١) ، حدث شكل من فقد الثقة في استمرارية الشركة رغم انتخاب مجلس إدارة جديد ، لذا يرجع أن تماقب ظهور هذه الحقائق للجمعية العمومية ، كان من أهم البواعث على أنه حين طلب المجلس

(٤٩) نفسه .

(٥٠) دار الوثائق القومية ( محافط الأبحاث ) : مخططة ١٢ ملف واورات : مستخرج الوقائع المصرية المند ١١٤ بتاريخ ١٧ يونية ١٨٦٧ .

(٥١) المصدر نفسه ( دواوين الخدمات - محافط عزيزية ) : مخططة ٤٧ مؤسسين الزيزية للند ٦ الجمعية العمومية ، مذكرة الجمعية العمومية المنقطة بديوان الداخلية بالبرسة يوم الثلاثاء ٢٠ ذي الحجة ١٢٨٦ ٢٢/٨ مارس ١٨٧٠ .

أن تعطى اليه رخصة من الجمعية المشار اليها - في اجتماعها ٢٠ الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ - بطلب تقود من حضرات المساهمين لادارة حركة الشركة ، صدر قرار الجمعية بعدم التسليم للمجلس في ذلك ، بل طلبت أن المجلس يتداول مع الحكومة المصرية في أعمال شروط تنازل يعود منها المنفعة للصوم ، ويقدم المشروع الذي يجريه عن ذلك في جمعية عمومية تنعقد فوق العادة ٠٠ « (٥٢) ، على الرغم من أن تلك المطلوبات كانت من أقساط رأس المال المستحقة .

وفي اجتماعها المنعقد بالاسكندرية يوم الخميس ٢٨ محرم ١٢٨٧ هـ / ٢٨ ابريل ١٨٧٠ تحت رئاسة محمد شريف باشا ناظر الداخلية والرئيس المؤسس للشركة (\*) العريضة في مقر ديوان الداخلية بالاسكندرية ، تمت موافقة الجمعية على شروط التنازل (٥٣) ، وهي التي صدر في أعقابها الأمر الخديوى للمالية في غرة صفر ١٢٨٧ ( ٣ مايو ١٨٧٠ ) بقبوله تنازل الشركة للحكومة المصرية ، لتبدأ بعدئذ المصلحة الحكومية « مصلحة وابورات البوستة الخديوية » ، التي لم يكن بها جمعية عمومية تبعا لطبيعة ملكيتها للميرى .

---

(٥٢) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - محافظ عريضة ) : مخططة حجج شرعية ١٨٦٣ - ١٨٨٤ ملف مكاتبات ادارية ، مكتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ من محمد شريف باشا الى وكيل مجلس ادارة العريضة .  
 (\*) أى عن بين المؤسسين .  
 (٥٣) وادى النيل : العدد ٩ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٥ صفر ١٢٨٧ هـ / ٩ مايو ١٨٧٠ .



## ثانيا : مجلس الإدارة

هو المنوط به ادارة سائر امور الشركة ، وهو يعتبر فى هذا الشأن صاحب المسئولية الأولى أمام الجمعية العمومية ، والسلطة الأعلى فى الإدارة ، وكان يتكون من رئيس وعدد من الأعضاء ، اختلفت أعدادهم وأشخاصهم تبعاً لمسيرة البحيرة التجارية المصرية فى فتراتنا الزمنية المختلفة ، وقد لازمت ظروف تفكيكه ظروف تاريخية تختلف فى كل فترة عن الأخرى ، مثلما اختلفت ممارسات التطبيق ، وهو ما يتم تناوله فى العرض التالى :

### ( ١ ) تشكيل المجلس : ١ - رئيس مجلس الإدارة :

هو المسئول الأول فى ادارة الشركة ، وتصحب القرارات مسارية المفعول بموجب اعتماده لها أو ممن يفوضه فى ذلك نيابة عنه ، وهو المسئول الأول عن الشركة أمام الجمعية العمومية والحكومة ، كما يرأس اجتماعات مجلس الإدارة وجلسات الجمعية العمومية ، وكان يشار اليه كرئيس للشركة أو رئيس المجلس ، وفى البداية كان يتم تعيينه من قبل الباشا ، وكان المتبع فيما يشغل هذا المنصب ، أن يكون أحد الذوات المنتمين للأمره الحاكمة ، وبمضى الوقت تم النص - فى عهد اسماعيل باشا - على اختياره من بين الحائزين لخصمصة حصة على الأقل لاتباع ولا ترهن مدة بقائه ، وأن يكون حاصلًا على أعلى الأصوات من الجمعية العمومية .

ففى بدايات البحيرة التجارية المصرية - فى عهد سعيد باشا - كان المتبع هو تعيين رئيس الشركة ، وكان يشار اليه هكذا أحيانًا ، أو رئيس مجلس الإدارة فى أحيان أخرى ، وقد (٥٤) استمر مصطفى فاضل باشا

(٥٤) دار الوثائق القومية ( دواوين الخفقات - مجدية ) : سجل م/١/٦/٧ صادر عربى قلم ادارة المدير ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى حسين الفندى وكيل المجدية بالسويس ، ص : ١ .

شاغلا لهذا المنصب طيلة فترة المجيدة ، وإن كان قد اضطر لتقديم استقالته في ١٧ شعبان ١٢٧٦ هـ / ٩ مارس ١٨٦٠ (٥٥) ، ويرجع عدم قبولها حيث إنه رأس اجتماع الجمعية العمومية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (٥٦) ، وفي هذا الاجتماع تم تغيير مجلس الإدارة ، فتم اختيار أعضاء المجلس الجديد تحت رئاسته (٥٧) ، واستمر كذلك إلى أن تم تصفية الشركة وتحويلها لمصلحة ميرة ، وعلى أثر هذا التحول تم حل مجلس الإدارة ، وأصبح بدلا منه المسمى الجديد « مدير الواپورات » وشغل هذا المنصب « عبد الرحمن بك رشدي » ، الذي كان يطلق عليه في بعض الأحيان « مدير الواپورات الميرة في البحر الأحمر » أو « ناظر الواپورات بالسويس » (٥٨) .

ولما كان شاغل هذا المنصب معينا من الوالي ، من ثم لم يخضع لانتخابات الجمعية العمومية ، كما هو واضح من اجتماعها في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ ، الذي تمت فيه تعديلات انتخاب الأعضاء فقط ، في ظل استمرار رئاسة مصطفى فاضل باشا .

ويبدو أن نفس الشيء اتبعه اسماعيل باشا ، خاصة في البدايات مع قيام الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية حين كانت تحت التأسيس فأصدر أمره في ٥ ذي الحجة ١٢٧٩ ( ٢٤ مايو ١٨٦٣ ) موجها إلى عبد الحليم باشا ذاكرا به « وأن تكون تلك القومانية تحت رئاسة دولتكم » (٥٩) ، دون تحديد لمدة توليه .

وعلى أثر تحول الشركة المصرية إلى العريزية ، تم اجراء تعديلات

- (٥٥) - : مخططة ٣ مكاتبات مجلس إدارة القومانية للميرة : Douc, No 383, Le Prinse Prident du le Conseil d'Administration de la Medjedia les Admtnistrateurs, Alexandria 9 Marce 1860.
- (٥٦) - : سجل م/٧/١/٦ صادر عربي ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى مذكورين ناظر المالية ، محافظ الاسكندرية وآخرون ، ص : ١ - ٤ .
- (٥٧) - : سجل م/٣/٤/٦ صادر عربي الإدارة رقم ١١ ل . ( شوال ) ١٢٧٦ هـ ( ٢ مايو ١٨٦٠ ) من المدير السلف ديرفيو الى الوكلاء بالمحروسة ، ص : ٣ .
- (٥٨) - : سجل م/٥/١/٦ ، صادر عربي أفرنكي الإدارة ، بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٧٩ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) من مدير الواپورات الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٥٣ .
- ٢ - ( ديوان معية ) : دفتر ٥٢٦ صادر أوامر ، قسم ثان ، سايرة بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ ( يناير ١٨٦٣ ) لمر حلاط الى عبد الرحمن رشدي ناظر الواپورات وآخرون ، ص : ١٩ .
- مخططة ١٠٢ تراجم دفاتر ، ملف ٤١ ، ترجمة أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) الى عبد الرحمن رشدي مدير الواپورات الميرة في البحر الأحمر .

(٥٩) راجع « للقصة » « نظامنامه القومانية العريزية » .

تضمنتها نصوص النظامنامه جاء ما يتصل منها برئيس المجلس في البند العشرين ، الذي أشار الى أن إدارة الشركة تكون بمعرفة مجلس إدارة تشكله الجمعية العمومية ٠٠ بما فيهم الرئيس ٠٠ « (٦٠) ثم نصاء في البند الرابع والعشرين ما يؤكد أن « رئاسة مجلس الإدارة تكون لرئيس القومبانية أو لوكيله ٠٠ » (٦١) ، ولكن ذكر البند الثاني والثلاثون أن الجمعية العمومية تنتخب أعضاء المجلس بما فيهم الرئيس بعد مضي الخمس سنوات الأولى (٦٢) .

وعلى الرغم من هذه التعديلات ، فإنه لم تمتد للرئيس انتخابات الجمعية العمومية في حالة خلوه ، وهذا ما يجب أن يكون ، وأنا استمر تعيينه من قبل الحكومة حسبما نص على ذلك البند الخامس والعشرون « إذا انحل محل ( أغل المنصب ) الرئيس فتنصيب بدله يكون بمعرفة الحكومة المحلية » (٦٣) ، وبموجب هذا النص أضيفت صفة الشرعية على تدخل الباشا ، ولهذا النص أهميته في حرص الحكومة على تعيين قمة الرموز الإدارية في هذه الشركات ، في وقت مشاركة الأجانب في الإدارة ، وما قد يترتب دون هذا النص - من تبوأ أحدهم للرئاسة ، ومن المرجح أنه تبعاً لهذا النص كان اقدام الخديوى اسماعيل على تعيين اسماعيل راغب باشا رئيساً للشركة العزيفية بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ٢٧ ديسمبر ١٨٦٤ ) ، بدلا من عبد الحليم باشا (٦٤) ، الذي قدم استقالته وتمت موافقة الخديوى عليها ، الأمر الذي يؤكد حرص الحكومة على أن يكون شغل هذا المنصب من الاجراءات السيادية .

وعلى هذا الأساس كانت تحدث ثمة تغييرات يتساهل عنها أرباب الحصص في الجمعية العمومية ، من ذلك ما تم في تغيب اسماعيل راغب باشا ، وتولية محمد شريف باشا رئاسة القومبانية بالنيابة ، وتساهل عن ذلك الخواجه بيانه في الجمعية العمومية المنعقدة ٣٠ بشنس ١٥٨٣ ( ٦ يونيه ١٨٦٧ ) (٦٥) ، ولكن يبدو أن ذلك كان اجراء مؤقتا حيث ورد في تاريخ لاحق بالوقائع المصرية ، في غرة ذى القعدة ١٢٨٤ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٦٨ ، ما يفيد عقد الجمعية تحت رئاسة « حضرة معادتلو راغب باشا

١٠٠ - المصدر نفسه .

(٦١) نفسه : نص البند .

(٦٢) - : نص البند .

(٦٣) - : نص البند .

(٦٤) دار الوثائق القومية ( محفوظات العزيفية ) : « أمر عالى الى اسماعيل راغب

باشا » .

(٦٥) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : محظفة ١٣ الوقائع ، ملف وايزوات ، مستخرج من الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يولية ١٨٦٧ .

وأنها امتدت ثلاثة أيام . . وفي طيه تقرير مجلس الإدارة الذي تلاه سعادة الباشا في ٩ شوال ١٢٨٤ هـ ( ٤ فبراير ١٨٦٨ ) ( ٦٦ ) ، الى أن يتم عقد الجمعية العمومية ، لاختيار مجلس الإدارة الجديد بعد مضي الخمس سنوات الأولى ، فعملت اجتماعها بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ / ١٦ يولية ١٨٦٨ ، الذي تم فيه انتخاب شريف باشا رئيسا بعد حصوله على أعلى الأصوات ( ٦٧ ) .

وبموجب هذا الاجتماع تم تطبيق بنود النظامنامه في انتخاب الرئيس ، ولكن لم يستمر الوضع طويلا حيث انتهت فترة هذا الرئيس والمجلس بانتهاء الشركة العزيرية مايو ١٨٧٠ ، ولما كان يعين الرئيس وكيلًا من المنتخبين ، فقد رافق شريف باشا وكيلًا في ذلك المجلس حافظ باشا بالنسبة عن الشركة في « المداولة مع الحكومة في الطرق المقترضة اتخاذها ، حيث ان القومبانية غير مأمول تحسين سيرها » ( ٦٨ ) وهو الأمر الذي انتهى بأيلولتها للميرى ، وبدء صفحة جديدة من اشراف الميرى على « مصلحة وابورات البوستة الخديوية بموجب الأمر العالي الصادر غرة صفر ١٢٨٧ هـ ( ٢ مايو ١٨٧٠ ) .

ومع جئته هذه المصلحة الحكومية ، انتهى مسمى مجلس الإدارة ، ولم يوجد بالطبع رئيسه ، حيث العلاقة في اطار الوظيفة الحكومية هي سمة الإدارة الجديدة ، وكان من أهم من تولوها « مصطفى العرب باشا » ( ٦٩ ) .

---

( ٦٦ ) أمين سامي : تقويم النيل المجلد الثاني من الجزء الثالث من : ٧٧٠ عن الوقائع المصرية العدد ١٨١ بتاريخ غرة ذي القعدة ١٢٨٤ هـ الموافق ٢٤ فبراير ١٨٦٨ .  
( ٦٧ ) الوقائع المصرية : العدد ( ٢٢٥ ) بتاريخ ٢ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٦٨ .

( ٦٨ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مطبوعة قرارات مجلس ادارة العزيرية ( ١٢٨٦ هـ ) ، قرار مجلس ادارة القومبانية المتقدمة بديوان الداخلية يوم السبت ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ ( ٧ نوفمبر ١٨٦٩ ) .

( ٦٩ ) مصطفى العرب باشا ١٢٢٩ هـ / ١٨١٣ م - ١٢٠٣ هـ / ١٨٨٥ : ابن الصيد على المصري ، ولد في بلدة ديركي بالمنوفية ، تلقى العلم في مدارس الحكومة ، وتخرج من مدرسة البحرية ١٨٢٩ ، والتحق بالفرقاطة قوة ثم فرقاطة رشيد ، ثم وفي ملازما ثاني بطرويت « تمساح » سنة ١٨٣٢ ، وصار يترقى الى أن نال رتبة القائمقام ١٨٦٢ ، وعين قبطانا للمدارة « الابراهيمية » التي سميت شرجهاد ، وسافر الى فرنسا ودلفر حول الرجاء الصالح ، وبعد توليه مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أحيلت عليه وكالة البحرية ثم أحيل للمناقص وتولى الوكالة ثانية ثم أحيل الى الملاش سنة ١٨٨٤ بعد أن نال رتبة الفريق وتوفي في العام التالي .

- ذكرى محمد مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٥٧ ، وسيتم تناول المزيد عن ذلك في المنصر الخامس « ادارة ديوان الصوم »

## ٢ - أعضاء مجلس الإدارة :

أما بالنسبة لأعضاء مجلس الإدارة فإنه على الرغم من أنه سعيد باشا قام بتعيينهم في البداية لإدارة شركة بواخر البخر الأصغر ، بواخس السويس ، في الفترة السابقة على المجيدة ، فإن ذلك كان مرجعه تكوين لجنة تدير نشاطها ، وضمت هذه اللجنة التي أطلق عليها « قومسيون » كل من « حسين كامي بك ، مدير الشرقية السابق ، والذي عمل وكيلا لديوان المالية في عهد سعيد باشا » (٧٠) ، « حسين فوزي من الميري » المستودعين ، « مهدي بك ( ناظر الانجرارية فيما بعد ) ، مختار بك ، اسماعيل فوزي بك ، نوبار بك (٧١) ، ثم استبدل مهدي بك ، بعبد الله بك مدير المروية السابق (٧٢) .

وبعد تأسيس المجيدة أصبح مجلس ادارتها يضم كل من نوبار بك ( باشا ) نائبا للرئيس ، عبد الله بك ، حسين كامي بك ، اسماعيل فوزي بك ، مختار بك ، سعيد أفندي ، ومن الأجانب (\*) المسيو باستري Pastré ، المسيو رويسنرز Ruyssears ، المسيو هولند الصام ، هوج ثيربورن Huge - Thurburn ، المسيو دومريكو Dumericher ، المسيو زكالي Zaccali ( تاجر بالاسكندرية ) ، والمسويلفي (٧٣) .

(٧٠) د. علي بركات : مرجع سابق ، ص : ١٨٥ .

(٧١) دار الوثائق القومية ( ديوان معية تركي ) : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركي ، ترجمة أمر رقم ٤٤٤ للمالية ، ص : ٩٠ .

(٧٢) المصدر نفسه ، أمر كريم رقم ٦٠٧ إلى المالية ، ص : ١٤ .

(\*) كان باستري تاجرا فرنسيا ، واحد ماموري بنك الاسكندرية ١٨٤٢ الذي أنشأه محمد علي ، وازداد نفوذه في عهد اسماعيل حيث أصبح مدير البنك الإنجليزي مصري ونائبه في مصالحه بفرنسا ، أما رويسنرز فقد سبق القول انه كان من مالكي امتياز الملاحة النيلية ( الانجرارية ) ، ومن الشخصيات القنصلية التي لعبت دورا هاما في تاريخ قناة السويس وقد وافق سعيد باشا على ترشيح دى لمسي له كوكيل أعلى لشركة القناة بتاريخ ٣٠ أبريل ١٨٥٥ ، وشغل هذا المنصب بصفة أساسية بعد تأسيسها يومين في ١٧ ديسمبر ١٨٥٨ ، وعين في ديسمبر ١٨٦١ نائبا لرئيسها ، بينما كان جورج ثيربون تاجرا انجليزيا وقد كان أحد أعضاء السلك القنصل البريطاني ، وقد أخذ مع باستري في جس النبض عام ١٨٥٩ اذما امكانية شراء السكك الحديدية المصرية برأس مال فرنسي انجليزي .

د. أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٢١ ، ٢٢٢ .

— جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٣٤ ، ٢٢٣ . — د. عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ، ج ١ ، ص ، ص : ٤٧٧ ، ٤٩٥ .

(٧٣) — جميل خاكي : مرجع سابق ، ص : ٣١٣ ، — عبد الرحمن الرافعي : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ٤٠ .

ولما كانت أوامر سعيد باشا قد صدرت بشراء الشركة « الأنسهم » التي للوربيين على ذمة الحكومة « التي حدثت في أعقاب حركة استرداد أسمهم ، ومن ثم أثر ذلك على أعدادهم في الجمعية العمومية ، ولذا اتخذت الجمعية العمومية قرارها في الاجتماع المنعقد بالإسكندرية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ » بأن يكون مجلس إدارة الكومبانية لا يتكون من الآن إلا من سعادة الرئيس مصطفى فاضل باشا ، وأربعة أعضاء يصير انتخاب الناظر منهم ، وهؤلاء الأربعة هم ، حضرات نوبار بك ، عبد الله بك ، الخواجه ديرفيو ، عبد الرحمن بك رشدي « وهذا الأخير شغل منصب مديرها منذئذ بدلا من ديرفيو ، وهذا المنصب هو ما عبرت عنه الوثائق مجازا الناظر (٧٤) ، وهذا يعني نظارة العموم وليس بالطبع شغلا للرئاسة العليا كما ذكر البعض (٧٥) »

وبعد تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن التجارية ، وحسبما أشير الى انها « قومية ( شركة ) المؤسسين (٧٦) ، التي وضعت « تحت رئاسة سعادة الجناب العظيم عبد الحليم باشا » (٧٧) ، وعلى هذا الأساس صدر الأمر العالي موجها اليه كرئيس للشركة ، وأشارت النظامته الى أن ادارتها من المؤسسين في مدة محددة »

وقد ذكرت لائحة الشركة ، « أنه الآن ينبغي أن تكون ادارة الشركة بمعرفة مجلس يركب من عشرة أعضاء ، وهؤلاء هم المؤسسسون المديرون لها ٠٠ » (٧٨) ، وكان هؤلاء العشرة من غالبية مصرية ثم أجاناب « اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، طلعت أحمد باشا ، حسين شيرين باشا ، ومن الأجاناب الخواجه أوبنهايم ، ادوار ديرفيو ، مكسيموس سكاكينى ، زن سينادنيوه (٧٩) ، وكما هو ملاحظ عضوية كل من نوبار بك ( باشا ) ، ادوار ديرفيو ، وهما اللذان كانا في مجلس ادارة الشركة المجيدة السابقة ، واشترط لعضوية المجلس امتلاك خمسين حصة لا تباع ولا ترهن مدة بقائهم بالمجلس (٨٠) ، وقد أشارت نظم الشركة الى أن هؤلاء العشرة ، هم المديرون لها مدة

(٧٤) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجدية ) : مجل م/١/٧ ص ١ بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجه ديرفيو الى سعيد بك ناظر الامراية وآخرين

(٧٥) د. سمير صمد طه : خرج سابق ، ص : ١٥ .

(٧٦) راجع المقدمة من « نظامات القومية المصرية في سياحة السفن التجارية » .

(٧٧) المصدر نفسه ، المقدمة وألبند الأول .

(٧٨) - : البند الحادى عشر .

(٧٩) البند الأول من تصديق رخصة القومية المصرية .

(٨٠) البند الحادى عشر ، نظامات القومية المصرية .

الخمس عشرة سنة الأولى ، وبعد انتهائها يتعين بقدر ثلث العشرة المشار عنهم ٠٠ بمعرفة مجلس أرباب المحصص والثلث ٠٠ بهذه الحالة يصير انضمامه الى الثلثين الباقيين في ذلك المجلس مدة خمس سنوات ، وبعد انتهائها ينضم ٠٠ ثلث آخر بذلك الانتخاب ( أى مجلس الادارة ) عوضا عن أحد الثلثين الباقيين مدى خمس سنين أيضا ، وبعد انتهائها ينضم عوض الثلث الباقي ٠٠ بمدة الخمس سنوات الأخيرة ، إما اذا كان مجلس أرباب المحصص المحكى عنه ، بعد الخمس عشر سنة الأولى ، يريد ابقاء المجلس الذى من الابتداء ، دون تعيين ذاك الثلث منهم فى كل خمس سنوات ، كما ذكر من الخمس عشر سنة الباقية ، فلا يكون فى ذلك مانع ٠٠ ( ٨١ ) .

أما ، اذا حصل خلو محل ( مكان ) فى مجلس الادارة ، بمناسبة استعفاء أو وفاة أحد الأعضاء فيتمتع بدله مؤقتا بمعرفة المجلس المشار اليه ( مجلس الادارة ) ، حتى تنعقد الجمعية العمومية الآتية ( القادمة ) ، والمديرون الذين يتعينون بهذا الوجه ، لا يمكنون فى تلك الوظيفة الا الزمن الباقي من دور أسلافهم ( ٨٢ ) ، ولم تستمر هذه الخصوص لأكثر من عام وهى فترة وجود الشركة المصرية فى سياحة السفن حولت بعدها للشركة العزيرية .

ولما كانت العزيرية تحولا أو تطورا للشركة السابقة لها ، من ثم استمر بها نفس أعضاء مجلس الادارة السابق ، مع بعض اجراءات ، غيرت عنها نظامات العزيرية بأنها « تنقيح وتعديل » ( ٨٣ ) ، وكانت هذه التعديلات حسبما أشير لها « مجلس الادارة تشكله الجمعية العمومية من اثني عشر أعضاء مديرين بما فيهم الرئيس والوكيل ، بشرط أن تكون أغلب الأعضاء من رعايا وتبعية الحكومة المصرية » ( ٨٤ ) ، وان كانت هذه الغالبية قد روعيت دون ورود نص فى لائحة الشركة السابقة .

أما اذا انحل محل « أخل منصب » الرئيس ، فتتصحب بدله يكون بمعرفة الحكومة المحلية ( ٨٥ ) ، وبموجب هذا النص أصبح تدخل الوالى بموجب النصوص أو لنقل - مجازا - « سلطته سيادية » ، بموجب نصوص اللائحة ، ، ولأشك أنها كفلت واجبة قانونية لتدخل اسماعيل باشا فى تعيينه اسماعيل راغب من بين أعضاء المجلس ، رئيسا للشركة

( ٨١ ) راجع : نص البند الحادى عشر من « نظامات القومانية المصرية ٠٠ » .

( ٨٢ ) نفسه : البند الثانى عشر .

( ٨٣ ) المقدمة من « نظامات الشركة العزيرية » .

( ٨٤ ) نفسه : البند العشرون .

( ٨٥ ) - : البند الخامس والعشرون .

العزيزية ، وخلفا لعبد الحليم باشا الذى قبلت استقالته فى ٢٨ رجب  
١٢٨١ هـ / ( ديسمبر ١٨٦٤ ) •

وقبلا يتصل بهؤلاء الأعضاء واختيارهم فى حالة الخلو ، كان النص  
على اختيار مجلس الادارة لمن يشغل المكان الخالى لحين عقد الجمعية  
العمومية (٨٦) ، أما ما اتصل بهم من التعديلات فقد تضمنتها عدة بنود ،  
حيث نص البند الحادى والعشرون على أنه « فى كل ثلاثة سنين يجرى  
تغيير ثلاثة من أعضاء المجلس المذكور بما فيهم الوكيل ، ويكون تغييرهم  
بالقرعة من بين الأعضاء الموجودين ، والذين يدخلون بدلهم بانتخاب  
الجمعية العمومية ٠٠ » (٨٧) مع النص على غلبة العنصر المحلى واشتراط  
الحصص الخمسين التى لا تباع ولا ترهن (٨٨) طيلة مدة بقاء العضو  
بالمجلس ، ثم يشير بند آخر الى جواز ابقاء الجمعية العمومية لأعضاء  
المجلس على ما هو عليه ، فى أى مدة كانت بدون تغيير (٨٩) •

وقد يبدو من هذه النصوص أن تطورا قد طرأ على الادارة ، ولكنه  
كان فى الواقع ايجابيا فى جانب وسلبيا فى جانب آخر ، ففى اطار  
الايجابيات يبدو التطور من حيث النص على غلبة العنصر المحلى ، حيث كان  
ذلك متسقا مع واقع ظروف المساهمات بين الفئات المصرية والأجنبية ،  
والمجلس بهذه الصورة يحقق تمثيل الجانبين ، اما اذا كان مصريا خالصا ،  
فانه لاشك سيكون مدعاة لعدم استقطاب المال الأجنبى ، كما لا يفيد من  
بعض الخبرات الأجنبية •

أما احتفاظ محمد سعيد باشا ومن بعده اسماعيل باشا بحق تعيين  
رئيس الشركة ، وان كانت نظمات العزيزية قد قصرته على حالة الخلو ،  
فانها لم تحدد هذا التعيين لأى فترة ، وان كان مرجعا لأقرب انتخابات  
عمومية حسب اللائحة ، وقد يكون تفسير ذلك عدة أمور ، فهو اما حرصا  
من الحاكم على الاستئثار برمز سيادى ، واما أن الباعث عدم الاستيعاب  
الكامل لنظم ديمقراطية ادارة هذه الشركات لحدثة التجربة ، أو لأن  
المجتمع كان يزخر بالتغيرات •

أما بالنسبة للجانب السلبى فقد بدا فى تضارب النظم ، فانه على  
الرغم من النصوص التى منحت الجمعية العمومية حق انتخاب اثنى عشر  
عضوا لمجلس الادارة بما فيهم الرئيس ، إلا أنه قد جاء بلائحة الشركة

(٨٦) راجع نص البند الثالث والعشرون من « نظمات الشركة العزيزية » •

(٨٧) نفسه ، البند الحادى والعشرون •

(٨٨) - : البند السادس والعشرون •

(٨٩) - : البند الثانى والعشرون •



العزيرية ذاتها ، نص يسهب كل على ذكر ، وهو ما تضمنه البند الثاني والثلاثين كما على « مجلس الادارة يفضل مركبا ( يظل مشكلا ) كما كان من حضرات المؤسسين مدة الخمس سنوات الأولى التي غايتها توت ١٥٨٤ القبطى ، ولا يقبل منهم استعفاه فى هذه المدة ، ومن ابتدله توت ١٥٨٥ ( ١٠ سبتمبر ١٨٦٨ ) يجرى للعمل على مقتضى البند ٢٠ « (٩٠) ، وهذا البند العشرون المشار اليه ، ينص على انتخاب المجلس من اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس (٩١) ، ويتم ذلك اعتبارا من سبتمبر ١٨٦٨ .

وهذا يعنى تعطيل اجراءات تغيير مجلس الادارة أو بالأحرى تعطيل حقوق الجمعية العمومية فيما يتصل بانتخاب ممثليها ، واقتصر حقها فى ذلك على حالة خلو أحد أعضائه بالوفاة فقط ، حيث لن يقبل من أحدهم الاستعفاء فى مدة الخمس سنوات ، أى استمرارية مجلس ادارة الشركة المصرية فى سياحة السفن التجارية ذاته فى ادارة الشركة العزيرية ، وقد كان ينبى تخويل هذا الحق للجمعية العمومية منذ البداية ، خاصة مع التطورات المتلاحقة فى رؤوس الأموال والمساهمين ، وتطور اعتماد المجلس بما يتفق مع تطور الشركة العزيرية بمشروعاتها الكثيرة .

ومن المرجح تفسيراً لذلك ، انه لم توضع هذه النظمات بمعرفة الجمعية العمومية ، وانما قام بوضعها مجلس الادارة من المؤسسين ، وفق ما رأى مناسباً لهم ، ولعل النص الوارد فى مقدمة الأمر العالى الصادر الى اسماعيل راعب باشا رئيس الشركة بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) يدعم ما نواه حيث ذكر « لقد عرضت لدينا هذه النظامه المختصة بالقومانية العزيرية المصرية المضية ( الموقعة ) منكم ومن المؤسسين المحرر امضاهم بها ٠٠ « (٩٢) .

ومن المرجح ان اتفاق تاريخ صدور هذا الأمر العالى بالتصديق على النظامه مع ذلك تاريخ القبول لاستقالة عبد الحليم باشا ، كان باعثاً على النص بحق الحكومة فى تعيين محلل خلو الرئيس ، الوارد فى البند الخامس والعشرين بنات النظامه (٩٣) .

وعلى كل فقد كان النص على عدم إمكانية قبول استعفاء أى من أعضاء المجلس فى مدة الخمس سنوات الأولى ، ولكن على الرغم مما هو واضح فى

---

(٩٠) نص البند : « نظمات القومانية العزيرية » .

(٩١) نفسه : البند العشرون .

(٩٢) نفسه : مقدمة الأمر العالى رقم ١ بتاريخ ٢٨ ١٢٨١ هـ الى اسماعيل راعب باشا .

(٩٣) البند الخامس والعشرون : نظمات القومانية العزيرية .

كونها نظما مفروضة ، الا انها كانت نوعا من التضامن او بالأحرى الثقة المتبادلة ، وقد كانت لازمة لمثل هذه المشروعات في تلك الآونة ، او في اطار اعم اتخذوا من كونهم مؤسسين لشركة تضامن ( المصرية في سياحة السفن ) ، نهجا لمسيرتهم . رغم التطور الى شركة المساهمة المصرية ، وظلت لديهم ذات السياسة والسمات التي ميزت مشروعات تلك الفترة ، والتي عبر عنها الدكتور خلاف بقوله « .. يرتبطون ببعض الروابط الشخصية القوية ، فيقبلون ( المشاركة ) على نحو يضمن لهم المساهمة في شئون الادارة » ( ٩٤ ) .

وهذا النص يعلم قبول الاستمعاء يدعم ما تذكره عن استمرارية مجلس الادارة المكون من الأعضاء العشرة بما فيهم الرئيس وهم اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، أحمد طلعت باشا ، حسين شيرين باشا ، الخوجة أونيهام ، الخوجة ادوار ديرفيو ، مكسيموس مكاكتني « ( ٩٥ ) ، ويصحح ما ذكره البعض عن تغيير ادوارد ديرفيو بالخوجة ادوارد كيبو « ( ٩٦ ) او « اميرداردقبو » ( ٩٧ ) .

وقد كانت مدة هذا المجلس الخمس سنوات المشار اليها ( ١٨٦٣ - ١٨٦٨ ) ، وكان محمد شريف باشا ينوب عن رئيسه ، الى أن تم انتخاب الجمعية العمومية لمجلس الادارة الجديد من اثني عشر عضوا بغالبية العناصر المحلية ، وكان ذلك باجتماعها يوم الخميس ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ / ١٦ يولييه ١٨٦٨ ، حيث تم اجراء التصويت من أبواب الحصص ، وجاء التشكيل رهنا بما يحصل عليه كل عضو من الأصوات ، حيث يتم تحديد العدد المطلوب من كلتا التبعية المحلية والأجنبية على حدة ، وكان عددهم ثمانية من العناصر المحلية من تبعية الدولة العثمانية وأربعة من الأجانب ، تنتخبهم الجمعية العمومية من بين المرشحين .

وفي هذا الاجتماع تقدم للترشيح (٨) عشرة من المصريين ، وستة

- 
- (٩٤) د. حسين خلاف : « فرجح سابق » ص : ٣٧٤ .  
(٩٥) البند السادس ، « نظمات التوثيقية المصرية » .  
(٩٦) أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية والتشريع البحري « بحث » اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص : ١٥٠ .  
(٩٧) د. شوقي البعل : « الوثائق السياسية » ، ص : ٣٧٥ .  
(\*) كان ممن تم ترشيحهم ولم يحوزوا الأصوات المطلوبة من المصريين أحمد باشا الدرمل ٧٠ صوت ، مصطفى بك الطوسه لى ٣٩١ أما الأجانب فهم انطون يارس ٤٣٦ صوت ، بينا الخوجة دافيدسون ١٦٨ .  
- الوثائق المصرية : العدد ٢٢٥ بتاريخ ٢ جمادى أول ١٢٨٥ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٦٨ .

من الأجانب ، وبعد فرز الأصوات تم انتخاب محمد شريف رئيسا للشركة لحصوله على أعلى الأصوات ثم وكيله حافظ باشا ، وكان من وقع عليهم الاختيار ثمانية من المحليين وأربعة من الأجانب ، وجؤلاء جساوا كما على (٩٨) :

الاسم	الرقم	الاسم	الرقم	الاسم	الرقم
محمد شريف باشا	٢٢٧٢	صفر باشا ، طغش عموم الشركة ،	٣٠٧٥	الغواجة اوجيت ، نقولا	٣١١٥
حافظ باشا	٢١٩٨	السيد محمد القرناي	٢٩٦٦	الغواجة لامينون	٣١٠٠
لطيف باشا	٣١٩٢	عبد الله باشا	٣٧٦٠	الغواجة دوسكويج	٢٩٣٧
حسين شيرين باشا	٣١٥٣	راتب باشا	٢٧٤٢	الغواجة لويجي جالي	٢٨١٠

وعلى هذا الأساس تأكلت النظم المتطورة ، في ديمقراطية انتخاب الجمعية العمومية لمن يمثلها في مجلس الإدارة ، والملاحظ خلو هذا المجلس من غالبية أعضاء المجلس السابق ، رغم ترشيح ونجاح بعضهم وهم « محمد شريف باشا » - لطيف ( عيد اللطيف باشا ) - حسين شيرين باشا « بينما جاء عبد الله باشا مدير المروية السابق أسبقهم جميعا مشاركة في إدارة هذا النوع من النشاط بدءا من اشتراكه في مجلس إدارة شركة بواخر السويس ، ثم المجيدة ، بينما كان الآخرون جندا »

ولما تحولت الشركة إلى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، في غرة صفر ١٢٨٧ هـ ( ٢ مايو ١٨٧٠ ) ، فقد آلت شئون هذه الإدارة إلى مدير المصلحة الذي كانت تعيينه الحكومة ويعاونه آخرون في إطار إدارة العموم .

#### ( ب ) نظم انعقاد المجلس ومداولاته :

على الرغم من أن وثائق المجيدة لم يمكن الوقوف منها على نظم انعقاده ، إلا أن لائحة الشركة المصرية ، ذكرت أن « مجلس الإدارة ينعقد أقله مرتين في الشهر وغير ذلك مما يلزم بحسب ما تقتضيه المصلحة (٩٩) ، ولم تختلف عن ذلك لائحة الشركة العزيرية ، التي أشارت إلى أنه ينعقد بانتظام مرة واحدة في كل خمسة عشر يوما ، ويجوز

(٩٨) نفسه ٠٠ ، وللمزيد راجع الملحق الخاص بمن حضروا الاجتماع في هذا الكتاب .

(٩٩) راجع نص البند الرابع عشر من نظامات الشركة المصرية .

انعقاده مرارا على خلاف العادة ، متى استصوب انعقاده رئيس المجلس أو وكيله » (١٠٠) .

ومتى تم ذلك الانعقاد ، فإن لائحة الشركة المصرية نصت على أنه لا بد من حضور خمسة أعضاء على الأقل في المجلس ، ويتم اعتماد القرار حينئذ بأكثرية آراء الحاضرين ، أما إذا حضر المجلس ثلاثة أعضاء فقط ، فلا يعتمد القرار إلا إذا اتحدت الآراء جميعها (١٠١) .

بينما أشارت لائحة الشركة المصرية إلى أنه يلزم أن يكون تشكيل المجلس اللازم لصحة الانعقاد مكونا من « الرئيس أو الوكيل وستة أعضاء بالآقل ، والقرارات بأكثرية الآراء ، وإن انقسمت ( تساوت ) كان المرجح هو رأى القسم الذى انضم اليه رأى الرئيس أو الوكيل عند غياب الرئيس » (١٠٢) .

وفي حالة « غياب الرئيس أو الوكيل يعين المجلس بمعرفته من يليق لتأدية وظائفهما » (١٠٣) ، وأشارت لائحة المصرية إلى أنه « لا يجوز لأحد أن يعطى رأيا في المجلس بالتوكيل عن غيره » (١٠٤) ، إذا اقتضى الحال . . . تعديلات في النظامات أو استقراض نقود أو ازدياد رأس المال ، أو طلبت ترخيصات جديدة ، أو عن حل الشركة وتنظيفها ، فيلزم أخذ رأى كافة الأعضاء الحاضرين والغائبين ، وقبل انعقاد المجلس بشهر يصير تعريف الغائبين عن الشيء المقتضى المداولة فيما ذكر » (١٠٥) .

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأعداد التى اشترطت النظامات تواجدها لصحة المداولات ، كانت قياسا لاجمالي المجلس المكون من العشرة أعضاء الذين نص البند الثانى والثلاثون من نظامات المصرية على استمراريتهم مدة الخمس سنوات الأولى المنتهية توت ١٥٨٥ ( سبتمبر ١٨٦٨ ) ، حيث أصبح عددهم اعتبارا من هذا التاريخ اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس .

وحتى يتم قيد المداولات كان يتم حضور « باق مكاتب المجلس » في هذه الاجتماعات (١٠٦) ، حيث كان يتم ادراج مذكرات المجلس ومداولاته

---

(١٠٠) نص البند التاسع والمشرون من نظامات الشركة المصرية .

(١٠١) البند الرابع عشر من « نظامات الشركة المصرية » .

(١٠٢) البند الثلاثون ، « نظامات المصرية » .

(١٠٣) البند الثالث عشر ، « نظامات المصرية » .

(١٠٤) - المصدر نفسه : البند السابع عشر ، - البند الحادى والثلاثون ، ( نظامات

المصرية ) .

(١٠٥) المصدر نفسه .

(١٠٦) - : البند الثلاثون .

في مضابط ، توقع من الرئيس والوكيل وأحد الأعضاء الحاضرين ،  
ويقوم الباشكاتب بالتوقيع على الصور والنسخ ، التي تستخرج من تلك  
المضابط ، بما يفيد أنها مطابقة للأصل ، حتى تصير مستعدة بجهات  
الاقتضاء ودواوين الحكومة والمحاكم المحلية وغيرها عند اللزوم (١٠٧) .

وعن مكان انعقاد هذه الاجتماعات ، فإنه لم يرد نص يحدد مكانا  
بعينه ، من ثم اعتمادا على محاضر الاجتماعات ، فإن هذه قد أشارت إلى  
عدة أماكن منها مركز عموم الشركة ( ديوان العموم ) حالة كونه موجودا  
بالاسكندرية إبان الشركة المجيدة والمصرية ثم العززية إلى أن تم نقله إلى  
محروسة مصر ، القاهرة ، ، بشوارع بركة الأزبكية بجوار ديوان الضبطية  
٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) ( ١٠٨ ) ، ثم أعادته ثانية إلى  
الاسكندرية في ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) ( ١٠٩ ) .

كما كان يتم عقد بديواني الداخلية برأس التين بالاسكندرية (١١٠)  
أو بالقلعة العامرة بمصر (١١١) ، وأحيانا ديوان الخارجية بمصر (١١٢) ،  
ومن المرجح أن هذه التبدلات في الأماكن ارتبطت بطرود عمل أعضاء  
المجلس وخاصة أنه كان يضم بعض نظار هذه الدواوين ، مثلا محمد شريف  
باشا الذي كان نائبا للرئيس ويدعو لجلساته وكان ناظرا لرداخية ،  
من ثم يدعو لجلسات بمقر ديوان الداخلية ، وهكذا كان الحال بالنسبة  
لما يتفق مع وطائف الآخرين .

(١٠٧) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجدية ) : سجل م/١/٦/٧ صادر  
عربي الإدارة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من العواجة ديرغيو إلى حسن أفندي وكيل السويس ،  
ص : ١ .

(١٠٨) - عزيزية ) : مضطلة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ،  
صورة قرار رقم ٤ مضطلة ٧١ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ ، مضطلة من محمد شريف  
باشا رئيس قومية عزيزية مصرية بالانابة .

(١٠٩) المصدر نفسه : - صورة قرار مجلس الادارة رقم ٥ مضطلة ٧١ بتاريخ ٢٧ ربيع  
الآخر ١٢٨٢ هـ ، مضطلة محمد شريف باشا الرئيس بالانابة .

- ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، صورة قرار رقم ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ  
( أغسطس ١٨٦٩ ) بتوقيع أعضاء المجلس .

(١١٠) - : ملف قرارات ١٢٨٣ هـ صورة قرار رقم ٥٦ مضطلة ٩٨ بتاريخ ١١ ربيع  
أول ١٢٨٣ هـ ( يولية ١٨٦٦ ) .

ملف قرارات ١٢٨٥ هـ صورة قرار رقم ٥ مضطلة ٣ بتاريخ ١٣ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ  
( يولية ١٨٦٨ ) .

(١١١) المصدر نفسه ( ديوان ممية تركي ) : مضطلة ٤٤ ممية تركي ج ٢ ، وثيقة رقم  
٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ ( يناير ١٨٦٩ ) من ناظر الداخلية إلى المهردار بخصوص  
ارفاق قرارات العززية لبعض الخطوط الملاحية .

(١١٢) المصدر نفسه ( دواوين الخدمات ) : مضطلة قرارات مجلس ادارة العززية ،  
ملف ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٨ بتاريخ ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) .

## ( ج ) مهام مجلس الإدارة :

سبق القول بأن مجلس الإدارة هو الذى يتولى ادارة شئون الشركات البحرية ، ويختص بنظر الأمور التى تفوضه فيها الجمعية العمومية ، لأنه يعتبر مسئولاً عن الشركة أمامها ، مثلما يكون مسئولاً عنها أمام الحكومة ، وقد أشارت لوائح الشركات لتلك المسئولية المخولة له ، بما نصه فى ألبند السادس عشر من لائحة « المصرية » : « لمجلس الإدارة الرخصة التامة والتفويض المطلق فى إدارة الشركة وعليه الاهتمام بتمشية الشروط المقررة بفرمان الرخصة ونظامات الشركة ، وكذا بتمشية قرارات الجمعية العمومية » ( ١١٣ ) .

وتبعاً لهذا النص وبقية البند ذاته ، وكذلك البند السابع والعشرين من نظامات الشركة العزيرية ( ١١٤ ) ، الذى احتوى على تفاصيل أكثر ، فإن تفاصيل المهام التى أسندت لمجلس الإدارة كانت متنوعة ، وهذه يمكن اجمالها فى النقاط التالية :

## ( ا ) الأمور المالية :

### - رأس المال :-

كان منوطاً به تعيين وكلاء التحصيل ومتابعة سداد الدفعات المنصوص عليها ، واعتماد الايصالات والسندات ، أما فى حالة طلب الزيادة فله « أن يأذن بزيادة رأس المال على أى صورة كانت ... ويكون ذلك من بعد تصديق الحكومة المصرية » ( ١١٥ ) ، وهى الأمور التى سبق تناولها فى قيام البحرية التجارية ، وحركة رأس المال بين ظروف التأسيس وعوامل التصفية ، كما سبقنا الإشارة أيضاً الى ان الجمعية العمومية ، هى التى كانت تتداول فى اقرار هذه الزيادات من عدمه ( ١١٦ ) ، وأمكن الوقوف من ذاك التنازل على أثر قرار الجمعية العمومية بعدم تحصيل دفعات زيادة من رأس المال فى تصفية العزيرية .

ومن ثم غدا الأمر هو موافقة مجلس الإدارة المبدئية بما فيهم الرئيس على اذن زيادة رأس المال ومتى تمت موافقة الجمعية العمومية ، يرفع الأمر بصيغة القرار للحكومة المصرية ، أى أن مهام مجلس الإدارة انزاء هذا

---

( ١١٣ ) البند السادس عشر من « نظامات الشركة المصرية » .

- البند السابع والعشرون من « نظامات الشركة العزيرية » .

( ١١٤ ) المصدر نفسه .

( ١١٥ ) البند السابع والعشرون « نظامات الشركة العزيرية » .

( ١١٦ ) المصدر نفسه : البند الحادى والأربعون .

المنصر يلت محبودة فى نطاق المقرر سنده فقط ، ثم ما يتعلق به من تنفيذ الحصص والمساهمين والدفعيات وغيرها ، ويتولى ديوان العموم التنفيذ .

#### ـ الأمور المالية الأخرى :

له حق عقد المشارطات والمقاولات والمزادات والإيجارات وشراء الأراضى والعقارات وبيعها واستبدالها وشراء السفن والماكينات والمويلليات وكافة المهمات ، وله الترخيص بأخذ منقولات فى سفن الشركة بالسيكورته ( التأمين البحرى ) ، ووضع البعض أو الكل من سفنها فى السيكورته وعمل التعريفات (\*) والاستثمارات اللازمة لإدارة الشركة ، وتشغيل النقود الموجودة بخزينتها ، والتصرف فى النقود الاحتياطية والتأشير على السندات المبرية والكمبيالات وما يكون فى عيادها ، كذلك « تحصيل الديون واعطا (ـ) المخلصات ، ورفع الحجز بدفع أو بدون دفع » ويهتم عند الاقتضاء بمقد سندات المصالحة والتنازل ، وله أن يخصص المصروفات ويأذن بتسويتها ، وينظر فى الحسابات السنوية التى يلزم تقديمها للجمعية العمومية ويعرض ميزانيات الأرباح ، ( ١١٧ ) .

وفى ضوء مراعاته للسنة الحسابية التى كانت تبدأ فى غرة توت وتنتهى فى غاية أيام النسيء ( ١١٨ ) ، فإنه فى آخر كل سنة حسابية للشركة يحرر دفتر جرد عمومى بمعرفته ، يعرض مع تقرير حركة الإدارة على الجمعية العمومية لأجل التصديق ( ١١٩ ) : ويراعى حين زيادة الإيرادات عن المصروفات - أى فى حالة تحقيق الأرباح - (\*) ، صرف هذه الأرباح حسب النسب المقررة التى كانت فى العززية مقارنة بما كان متبعا قبلها فى الشركة المصرية كما يلى :

١٥٪ لأجل المال الاحتياطى والسيكورته ( التأمين ) ، وعرش (استهلاك) الموجودات بعد أن كانت ١٠٪ من قبل .

١٠٪ تصرف للمؤسسين ، وهى ذات النسبة التى كفلتها نظمات الشركة المصرية باعتبارهم أعضاء المجلس .

(\*) أى نولونات الشحن بالسفن .

(١١٧) نص البند ( ٢٧ ) « نظمات العززية » وللمزيد البند ( ١٦ ) نظمات المصرية .

(١١٨) البند ( ٤٤ ) نظمات العززية .

(١١٩) نفسه : البند ٤٥ .

(\*) لم تكن الخسارة واردة فى تحميلها للمساهمين فى شركات عهد اسماعيل باشا .

حيث النسبة المضمونة للربح من الحكومة التى تقطع لذات النسب .

٣ ٪ تصرف للمديرين أعضاء مجلس الإدارة ، بلحاظ تسوية ١٩٨٨  
( سبتمبر ١٩٦٨ ) وكانت تضاف من قبل لأرباح الحصص ، وهذه  
لم تكن موجودة في المصرية .

٤ ٪ تحجز لزوم مال معد للمعاشات والاعانات والمكافآت لمن يستحق من  
الوكلاء ومستخلصين القومية بحسب الاقتضا ( للزوم ) ، باذن  
مجلس الإدارة في أى وقت ، وهذه لم تكن في المصرية

٧٠٪ توزع على أرباح الحصص ٠٠ بالتخصيص على الحصص وأصل  
المال المدفوع ، وكانت ٨٠٪ في الشركة المصرية « (١٢٠) .

وكما هو واضح أصبح ما يتقاضاه أعضاء المجلس في الشركة العززية  
١٣٪ منهم ٣٪ للمديرين منهم ، بعد أن كانت ١٠٪ فقط في الشركة  
المصرية ، ومن المرجح أن ذلك كان اتساقا مع تطور المشروع ، ولكن  
يلاحظ انخفاض أرباح أرباح الحصص من ٨٠٪ إلى ٧٠٪ ، وكانت تصرف  
هذه النسب كل سنة ، ولكن « يجوز لمجلس الإدارة أن يأذن بصرف دفعة  
في بحر ( خلال ) كل سنة من أصل الأرباح بين مقدارها وتواريخ صرفها  
بحسب سير أشفال الشركة ، وفي حالة علم تقدم أصحاب الحصص لصرف  
الأرباح ، التي يحضى عليها خمس سنوات من تاريخ استحقاقها ، فهذه  
تضاف لجانب الشركة (١٢١) .

ومع ضرورة تقديم الحسابات السنوية للجمعية العمومية للتصديق  
عليها ، التي من حقها تعيين مفتشين لفحص دفاتر القومية والنظر في  
ميزانيتها السنوية (١٢٢) ، فإن جميع الدفاتر تكون مختومة بخاتم ديوان  
المالية المصرية ، الذي له الحق في أى وقت ، أن يعين من يرغب للتحقيق  
على حسابات ودفاتر مركز عموم القومية (١٢٣) وأخذ البيانات التي  
يرغبها ، وأما بالنسبة للقروض فقد اشترطت النظم ضرورة الحصول على  
إذن الحكومة ، وإن كان بعض هذه البنود لم ينفذ حسب النصوص (٢) .

---

(١٢٠) المصدر نفسه : البند ٤٦ ، - البند ١٩ « نظامات المصرية » .

(١٢١) البند السابع والأربعون ، « نظامات العززية » .

(١٢٢) - المصدر نفسه : البند ٤١ ، ٤٥ ، - البند ٢٨ ، ٢٩ من « نظامات المصرية » .

(١٢٣) - المادة الأولى من « فرمان تأسيس المجيدة » .

- المادة الأولى « فرمان تأسيس الشركة العززية » .

- البند التاسع والأربعون « نظامات العززية » .

(\*) راجع ما سيتم تناوله في الفصل التالي « ديوان الصوم » .



## ب - الأمور الإدارية :

كان من مهام المجلس « نصب ( تعيين ) وهزل كافة المستعاضين والوكلاء ، وتحديد وظائفهم وعمايتهم ، أو تفويض الأمر لأحد منهم ، تفويضاً جزئياً أم كلياً . يلتضى منه توكيل خصوصى لرؤية قضية أو قضايا أو أمور معلومة ومحددة . . . ومن خصائصه ترتيب الخطوط المتقضى تشغيل الواجبات فيها » ( ١٢٤ ) . . . كذلك تحديده الدفاتر الإدارية اللازمة لإدارة السفن والشركات ، ومن مهامه اختيار وتعيين مقار التوكيلات الملاحية ومن يقوم بإدارة أشغالها فى الجهات المختلفة التى يستصوبها ، وكذلك إنشاء « وكايل وخانات للحجاج » ( ١٢٥ ) .

وأذا هذه المسئوليات كانت متعبة المجلس للإدارة على درجة كبيرة من الأهمية ولكن هذا لم يكن يتم أحياناً لظروف معينة ، مثلما حدث فى عام انتظام جلساته لوجود « الريح الأصفر » ( \* ) منذ بدايات ١٢٨٢ هـ على أواخر ربيع الثانى ١٢٨٢ هـ ( أغسطس ١٨٦٥ ) ( ١٢٦ ) ، وهو الأمر الذى كان يضطر ديوان العموم الى الإقدام على اتخاذ خطوات إدارية من صميم اختصاصات مجلس الإدارة حتى لا تتعطل أمور الشركة نتيجة عدم انعقاد المجلس مثل عقد القروض ( ١٢٧ ) داخل البلاد ، على أن يحرص ذلك فى أقرب اجتماع للمجلس ، ومتى تمت الإجراءات سلفاً ، لم يكن للمجلس من موقف سوى الموافقة عليها ، وهو ما مثل نقوبة فى نظام الإدارة .

ومن الملاحظ أن نظم اجتماعات مجلس الإدارة على هذا النحو كانت لا تحقق المتابعة اليومية لحركة الشركة ليعملها الزمنى نسبياً فى مرة كل أسبوعين ، يضاف الى ذلك عدم تفرغ أعضائه ، وهو الأمر الذى لم يشكره المجلس ودفع به الى تفويض ديوان العموم فى أمور عديدة وتفسير فى ذلك لما اتفقوا عليه فى اجتماعهم بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونيو ١٨٦٥ ) ،

---

( ١٢٤ ) نفسه : البند الحادى والأربعون - البند السادس عشر ، « نظمات المصرية » .

( ١٢٥ ) البند السابع والمثرون ، « نظمات الميزية » .

( \* ) أى الكوليرا ، وقد جاءت أخباره فى التوقيقات الإلهامية حيث ابتداء فى محرم ١٢٨٢ هـ ( مايو ١٨٦٥ ) ، وبلغ اجمالى الوفيات ٦١٠٤ نفس ، : محمد مختار باشا : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ١٣٣٠ .

( ١٢٦ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مضطعة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة القرار رقم ١٦ مضطعة ٣٨ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) .

( ١٢٧ ) المصدر نفسه .

وبما نصه « ٠٠ انه لاستمرار طلبات المصلحة تدارك لوزاماتها على الدوام وتنظيمها ، وحتى لا يمكن تأخيرها وضرورى الاستحصال على كل ما يطلب بوقتته ، وفى غير إمكان المجلس لذلك بهذا الوضع ، فيما له فى التفويض العام والترخيص التام فى إدارة حركة الشركة ، يكون ديوان العموم من الآن فصاعدا نائبا للمجلس فى هذا الباب فى كل مشترى ٠٠ (١٢٨) » .

ومثل هذه الأمور تكشف عن أن المجلس انتقص من اختصاصاته بموجب تفويضه لديوان العموم ، فأصبح بهذا الشكل معتمدا للإجراءات التى تتم فى غيابه ، كما يكشف ذات النص عن سنة لازمت الفترة هى انشغال الشخص الواحد بأكثر من منصب ، وعلى النحو الذى سبق تناوله فى غالبيتهم اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا وغيرهم ، من ثم لا يجد لديه ممتصيا من الوقت للوقوف على حقيقة الأمور ، كما يكشف عن مسألة الثقة التى منحت للمديرين حين تأسيسهم الشركة المصرية ، وإذا كان قد قيل بضرورة توافر هذه الثقة فى مشروعات التضامن ، فإن الإطار الطبيعى الذى يتسق مع هذا المبدأ هو اقتصار الشركة على المتضامنين فقط ، أما أن يصبح المشروع متطورا وأكبر من مساهمات مديريه فى الشركة العزيزية ، وتوكل مسئوليته بالتفويض لسواهم ، فهذا يعد تقصيرا ، وهو الأمر الذى لم يكن معه مجلس الإدارة بحاجة من المسئولية ، وقد وضعت خطورة هذا المسلك فى مسيرة الشركات وخاصة كبرأها العزيزية ، من تلك المسألة التى أجراها صفر باشا وكيل عموم الشركة مع دميان بك محاسبى الشركة فى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، والتى جاء ضمن نصوصها ما يكشف صراحة عن مخالفات مالية بخلاف نص النظامات من جملة وجوه ٠٠ وكان من الطبيعى أن تؤثر هذه الفجوة الإدارية سلبا على مسيرة كبرى الشركات وأخراها فى عهد اسماعيل باشا ، وكانت من العوامل الهامة التى عجلت بنهاياتها مثلما أثرت أيضا من قبل على الشركة المجيدية فى عهد سعيد باشا على النحو الذى يمكن إبرازه فى العنصر التالى لديوان العموم .

## ثالثا : ديوان العموم

هو المقر المركزي الذي يحوى كافة الادارات والاقسام الرئيسية ، المنوط بها تنفيذ ادارة ومتابعة حركة اشغال البحرية التجارية ، ومن ثم فهو الديوان المسئول أمام مجلس الادارة في حالة الشركات ، وأمام مدير المصلحة في حالة الميرى ، حيث تستمر مسئوليته في حالة تبعية النشاط للحكومة ، وكان يطلق عليه « ديوان أو مركز العموم » ، أو مركز الشركة العام » ، لو « محل القومية » ( ١٢٩ ) ، حيث يستمد التسمية من كونه مركز الادارة ، أو انه الموقع المحوري للشركة أو المصلحة الحكومية .

وقد بدت أهمية هذا الديوان في عدة أمور ، في مقدمتها اختيار مقر الديوان من حيث المكان وتنظيمه ، ثم تطور امكاناته سواء من حيث الادارات والورش التي انضوت تحت لوائه أو من حيث من يتولون رئاسته والتفويضات التي تمنح لهم .

### (أ) مقر الديوان :

اختيار الموقع المناسب لمقر الديوان ، يعتبر على درجة كبيرة من الأهمية في النشاط البحري ، حيث ينبغي مراعاة قربه من أدوات العمل ذاتها « السفن » ، وبحيث يمكنه تلبية احتياجاتها على وجه السرعة ، وهذه الاحتياجات تشمل الأمور الفنية والمالية والإدارية ، علاوة على تيسير محاور عملها البحري في الموانئ المحلية والأجنبية .

ففي عهد سعيد باشا ١٨٥٤ - ١٨٦٣ ، وبمعا لتأسيس شركة بواخر البحر الأحمر التي كان يطلق عليها أحيانا بواخر السويس ، فقد انصرف فيها النشاط البحري التجاري في الأساس لهذه المنطقة ، الأمر الذي

---

( ١٢٩ ) - « فرمان تأسيس الشركة المصرية » .

- البند ( ٢ ) « نظامات الشركة المصرية » .

- البند ( ٦ ) « نظامات المصرية » .

يرجع وجود مقر بالسويس ، وتدل على ذلك الأوامر العالية بتعيين أعضاء  
قومسيون شركة وابورات البحر الأحمر بالسويس (١٣٠) .

وبعد تأسيس الشركة المجيدة التي آلت إليها موجودات الشركة  
السابقة ، وجدت اشارات متفرقة تفيد وجود مقر هذا الديوان بمدينة  
القاهرة ، منها مكاتبات من وكيل المجيدة بجدة ، تعنون الجهة المرسله  
إليها ، بمدير الصوم أو القومبانية بمصر تارة ، وديوان العموم بالمحروسة  
تارة أخرى (١٣١) ،

ولا شك أنه اذا ذكر موقع القاهرة ، فإنه رغم بمله النسبى عن محاور  
نشاط السفن فى البحرين الأحمر والمتوسط الا أنه يرجح اختياره هكذا  
لسهولة الاتصال بتجمعات التجار والمسافرين - كما انه يسهل انتقال  
المساهمين اليه فى أمورهم مع الشركة ، بالإضافة الى وجود دواوين الحكومة  
والدور التجارية .

وبعد أن تمت التصفية وحولت المجيدة الى مصلحة الواپورات المصرية  
بالبحر الأحمر ، جاءت اشارة لاحقة تفيد استثمارية هذا المقر بمصر ، الى  
أن شغلته الخارجية فانتقل الى سواء ، أثر صدور الأمر العالى فى ٨ شعبان  
١٢٧٩ هـ ( يناير ١٨٦٣ ) والخاص بنقل ديوان الخارجية من الاسكندرية  
الى مصر واقامته فى محل ديوان الواپورات المصرية ، « وأن يصير انتقال  
المصلحة المذكورة الى البيت القى فى ايجار الميرى الكائن على وجه بركة  
الأزبكية .. » (١٣٢) .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى بدايات حكم اسماعيل باشا ، فقد  
تضمنت نظاماتها المؤرخة ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) النص

(١٣٠) دار الوثائق القومية ( ديوان مية تركى ) : - دفتر ٥٠٦ صا مية لعام  
١٢٧١ هـ . ص : ١١ .

- دفتر ٥٤٦ صا مية لعام ١٢٧٢ هـ . ص : ١٣ .  
(١٣١) - (دواوين الخفصا - مجيدية ) : سجل م/١/١٦/١ وارد قلم المدير . رقم ١٩  
بتاريخ ١٥ ج ١ ( جمادى ثانى ) ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) من وكيل جدة الى مدير  
الصوم بمصر . ص : ٢٥ .  
- رقم ٢٤ بتاريخ ٢٧ ب ( رجب ) ١٢٧٧ ( فبراير ١٨٦١ ) من وكيل جدة الى مدير  
القومبانية بمصر . ص : ٣٣ .

- رقم ١٧ بتاريخ ٢٣ ن ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ ( ابريل ١٨٦١ ) من وكيل جدة الى  
ديوان الصوم بالمحروسة . ص : ٣٨ .  
(١٣٢) دار الوثائق ( دواوين الخفصا - مجيدية ) : سجل م/١/١٦/٥ صا مية عربى  
الادارة . مكتبة رقم ٤٢٧ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٧٩ من مدير الواپورات المصرية الى ناظر  
المالية . ص : ٣٦٩ .

على أن مقر الشركة أى ديوان عمومها يكون بالإسكندرية ، وإذا دعت  
الضرورة فلا مانع من نقله الى مصر ( القاهرة ) ( ١٣٣ ) . وقد أشارت  
وثائق هذه الشركة التى لم تستمر أكثر من عام حولت يصيلها الى  
العزيزية ، أن ذلك المقر كان بالإسكندرية ( ١٣٤ ) ، الأمر الذى يؤكد عدم  
اتخاذ القاهرة مقرا للمصوم .

أما بعد بروز الشركة العزيزية فى منتصف العام التالى ، التى كانت  
تطورا لامكانات وموجودات الشركة السابقة ، فقد جاء بنظمايتها فى البند  
السادس ما ينص على أن عموم مركز القومية يكون بحروسة مصر  
القاهرة ، ويجوز عند اللزوم نقله الى الاسكندرية ( ١٣٥ ) ، أى أنها أعطت  
الأولوية فى اختيارها للقاهرة ، ومن المرجح أن الدافع لذلك كانت تلك  
المشروعات التى حصلت على امتيازها وهى الانجرارية والسكك الحديدية  
التي تحتاج الى مركزية ادارية بالعاصمة ، أو أن ذلك لعدم تهيؤ مقر  
الاسكندرية لمشروعاتها ، حيث قررت جمعية مؤسس القومية العزيزية  
فى ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) « ٠٠ » التصريح لمدير  
القومية بعمل الرسومات اللازمة عن بناء محل وورش للقومية بأرض  
معمل الزجاج داخل الترسانة ٠٠ وبناء محلات لاقامة الزجاج والديوان  
ومنزل سكن باشمهندس العموم ٠٠ ( ١٣٦ ) ، ولذا جاء اعلانها لاجتماع  
الجمعية العمومية فى شهر ابريل ١٨٦٥ ، بأن يكون ذلك الاجتماع فى  
مقر « ديوان عموم القومية العزيزية الكائن بجهة بركة الأزبكية بجوار  
ديوان عموم الضبطية » ( ١٣٧ ) ، ومن ثم يمكن القول بانتقاله الى  
محروسة مصر القاهرة ، وقد كان ذلك الاجراء اعتبارا من قرار المجلس  
فى ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) ، والاكتفاء بتوكيل فرعى  
بالاسكندرية ( ١٣٨ ) .

( ١٣٣ ) البند الثانى ، « نظامات المصرية » .

( ١٣٤ ) دار الوثائق ( الخدمات - مجيديات ) : سجل م/٧/١ ، صادر عربى افركتى ،  
مكتبة بتاريخ ١٥ ربيع اول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) من معاون تنظيف الوايورت  
للغاية الى عموم القومية المصرية باسكندرية ، ص : ٧٠ .

( ١٣٥ ) نص البند ، « نظامات العزيزية » .

( ١٣٦ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - محافظ عزيزية ) : المخططة الأول ،  
الملف الأول ، قرار رقم ٣٤ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ .

( ١٣٧ ) - : الملف الثالث ، وثيقة بتاريخ شوال ١٢٨١ هـ اعلان من ديوان المصوم  
بأعضاء ناطق عموم القومية .

( ١٣٨ ) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة ٣٦١١٦/٦٩ بالدار قرار المجلس رقم  
١٩ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار رقم ٢٢ بتاريخ ٣. رجباني ١٢٨١ هـ .  
مستمدة من اسماعيل راتب رئيس قومية عزيزية مصرية .

ولكن يبدو أن مقر القاهرة لم يكن موافقا حيث تمت إعادة المقر ثانية للاسكندرية ، مثلما كان في عهد الشركة المصرية ، ويرجع أن ذلك قد ارتبط بعدم تنفيذ مشروع السكك الحديدية ، وأما مشروع الانجرارية فيمكن إدارته من خلال ديوانها في القاهرة ، كما ارتبط أيضا بالمكانة الاقتصادية الرائدة لميناء الاسكندرية في التجارة البحرية وقربه المباشر من نشاط السفن التي يعتمد عليها نشاط الشركة في المقام الأول ، من ثم كان قرار مجلس الإدارة في ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) بنقل الديوان الى الاسكندرية ، لما في ذلك « أوجحية لصالح المصلحة ( الشركة ) » ( ١٣٩ ) ، وقد تم استحداث اختصاصات أخرى لم تكن من قبل ، وهو ما يوضحه البيان التالي ( ١٤٠ ) :

عدد	البيان
١	مفتش عموم القومية
١	كاتب مساوون
	مستخمين العموم
١	وكيل الديوان
١	محاسب
١	مأمور مشتريات
٧	مساوون
٤	مترجمين
١	حكيمباشي (*)
١	أفوكاتو ( محامي )
١	باشمهندس
١	رسمام (**)
٢	كاتب تركي ومساعد
	كاتب عربي

( ١٣٩ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مطبعة قرارات مجلس الإدارة ، صوري قرار رقم ٤ ، هـ بتاريخ الاثنين ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ باعتماد محمد شريف باشا هـ جمادى أول ١٢٨٢ هـ لتحريره للجهات .

( ١٤٠ ) - : للخطة الأولى ، ملف ٩ ، قرارات اجتماعات الجمعية العمومية يوم الخميس والسبت بتاريخ ٢٠ ، ٢٢ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) ، ص : ١١ ، وللمزيد يمكن الرجوع للرسالة غير المنشورة للمؤلف .

(\*) أي رئيس الأطباء أو الطبيب الأول حيث وجد آخرون بالسفن ، وباشي تقابل صفه التنظيم كرئاسة المهنة .

(\*\*) رسمام جغرافي لخطوط السير الملاحية وهيئة السفن وطيوغرافيا المنشآت .

## البيان

عدد

٢٠ ما قبله	
١ أكتنجي (١٤٩) *	
٣ بورشة الحسابات واليومية	
٧ بورشة المنافسات (*) وحسابات الوكلاء *	
١ كاتب تسوية حسابات الفوائد ( الفوائد ) *	
٥ بورشة الاستحقاقات *	
٤ بورشة التعيينات والمبوسات والوتاريو ( المهمات )	
٥ بورشة الصنف والموجودات *	
٢ بورشة تسوية حسابات الورش والصارات (الاصلاحات)	
٩ بورشة التحريرات ومضبطة وقرارات المجلس *	
١ كاتب الدفترخانة *	
- اجمالي	٥٨
كتاب آخرون وصراف وخدمات معاونة	٢٦
-	-
اجمالى عام	٨٦

وقد استمر هذا التشكيل مستقرا في جوهره الادارى حتى نهاية تصفية الشركة العزيزية باستثناء اجراء بعض التعديلات الطفيفة زيادة او تخفيضا او نقلا بين العاملين بالادارات ( الورش ) ، وقد استمر تشكيل نفس الديوان بعد ايلولة العزيزية لمصلحة وابورات البوستة الخديوية ، حيث استمرت ذات العوامل التي دعت اليه ، وهي التي تمثلت في اتساع النشاط البحرى التجارى المصرى من حيث عمالته ووحدهاته البحرية من السفن وملحقاتها (\*\*\*) ، على ان ما يمكن رصد من ملامح تطوره يبرز في عدة جوانب :

(١٤٩) الاكتنجي : في التركية ايكينجي اى الثانى ، ومن المرجح انه كان فيما لهذا الترتيب رئيسا لكتاب العربية ، ويل في الترتيب الوظيفى الكاتب التركى .  
\* احمد السيد سليمان : تاصيل ما ورد في الجبرتي من الدخيل ، دار المعارف ١٩٧٩ ، ص : ٢٤ .

(\*) المنافسات في صحيفة الجمع لكلمة منفستو Manifest اى بيان مسحة السفينة ، ويقصد بها قوائم المنقولات من الركاب والبضائع ، واما الوكلاء فيقصد بها الحسابات الواردة من الوكلاء لللاحين .

(\*\*) راجع ما سيتم تناوله في الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .

أولا : من حيث الشكل الإدارى العام •

( أ ) لم تعد المركزية مثلة في شخص المتأخر كرئيس مباشر لسائر الديوان كما كان في التشكيل السابق في الشركة المصرية ، وإنما أصبح يعاونه في تأديتها مفتش العموم لتابعة سائر الأمور في الديوان والسفن ، كذلك تم تخصيص وكيل للديوان كرئيس مباشر للإدارة المركزية كما هو واضح من التشكيل حيث يقبض كل في اختصاصه « المحاسبى - مأمور المشتريات - المعلنون - المترجمون حكيمباشى - الأفوكاتو - الباشمهندس - الرسام ... الخ » •

( ب ) أصبح الشكل العام قائما على إدارات تدور في فلكها مسئوليات عاملها التضامنة أمام الكاتب الأول فالثاني وهكذا ، ولم يعد كما كان سابقا متمثلا في قلة العدد ، الذى كانت تقترب فيه مسئولية المستخلف بالمفتى أو السجل •

ثانيا : من حيث استحداث وظائف أخرى ، ويمكن رصد أهمها كما يلي . « مفتش العموم - مأمور المشتريات - الحكيمباشى - الأفوكاتو ( المحامى ) - الباشمهندس - الرسام » ، وهذا الاستحداث واكبته زيادة أعداد تخصصات أخرى كالمعلنين والمترجمين والكتبه -

وقد كان هؤلاء يشرفون على أمور المشتريات وصحة الصالة والركاب والدعاوى أو القضايا علاوة على استخدام المهندسين الأجانب وأخيرا المشروعات التى كانت تحتاج الى رسوم طبوغرافية ، غير أن أهم ذوى هذه المناصب كان مفتش العموم ، الذى أشير إليه في بعض وثائق المجددية أيضا ، وكانت مهامه إدارية وفنية ، تقوم في الأساس على تحركاته لتابعة نشاط السفن في عرض البحر ، واختبار قادة السفن ( ١٤٢ ) •

وقد أشارت قرارات الشركة المصرية في سياحة السفن الى أهمية هذا التخصص ومنها القرار المؤرخ ٢٣ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) الذى ذكر ما نصه « قد تراعى أن من الاقتضاء وجود مفتش على إابورات القومبانية ... من القباطين إرباب المعارف في علوم البحرية ... ليسكون دائم التفتيش والملاحظة لحركة وإدارة الوابورات » ( ١٤٣ ) • وقد وقع

---

( ١٤٢ ) دار الوثائق القومية ( خدمات مجددية ) : سجل م/ ٨/١/٨ ، ص ٢٠ من مدير المجددية المده ناهر الجهادية ، ص : ١٢ •

( ١٤٣ ) - ( عزيزية ) : المظلة الأولى ، ملف جمعية المؤسسين ، قرار جمعية القومبانية المصرية ٢٣ صفر ١٢٨٠ باعتماد محمد سليم باشا في ٣٦ هـ •



الاختيار على فردريكو بك من ديوان البحرية ، وتم تعيينه بنفس مرتبه بعد الموافقة الخديوية ، ثم صدر قرار لاحق يحدد اقتراح شاغل هذه الوظيفة بنقش عموم الواجبات وقد تم اختيار خسرو باشا (١٤٤) الذي صدر بشأنه الأمر العالي رقم ٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ هـ ( مارس ١٨٦٤ ) ( ١٤٥ ) وفي قرار آخر اسم ارسلان باشا ، وذلك بعد قيام الشركة العززية ، وكان موضعاً به لوعية المهمة التي شاك فيها وهي خاصة بفحص وتأمين سفن مشتراه للشركة (١٤٦) ، وفي قرار صدر من جمعية مؤسسين العززية بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ( أغسطس ١٨٦٤ ) كان رئيساً للجنة كلفت بالمرور البحرى لتأمين خطوط سير جديدة للسفن (١٤٧) ، وقد استمر شاغلاً لمنصبه هذا الى أن تم الاستغناء عنه بموجب قرار مجلس ادارة العززية المؤرخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) وحل بدلاً منه بذات القرار ذكرى بك ، وكان قبل ذلك وكيلاً لديوان الموم (١٤٨) ، ثم عين بدلاً منه مصطفى بك الطوسيه اعتباراً من ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ ( يونية ١٨٦٨ ) وهو أحد القادة البحريين العظام (١٤٩) .

وفي الفترة التي كانت تشهد تصفية الشركة العززية وتحويلها الى مصلحة حكومية ، صدر الأمر العالي بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) بتعيين القبودان الانجليزى جيمس باركت (١٥٠) ، ثم وردت اشارة مؤرخة ٢٧ محرم ١٢٩٠ هـ ( مارس ١٨٧٣ ) تفيد شغل فردريكو باشا لهذا المنصب ، ويرجع استمراره في مصلحة وابورات البوستة الخديوية حتى نهاية فترة البحث (١٥١) .

- 
- (١٤٤) - : مخططة الواجبات ١٨٦٣ - ١٨٦٥ ملف شوال ١٢٨٠ ، أمر خديوى بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ هـ .  
 (١٤٥) - ( ديوان عمية سنية ) : دفتر ١١٠٧ أوامر ، رقم ٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ أمر كريم الى القومانية المصرية ، ص : ٤٢ .  
 (١٤٦) - ( خدمات - عززية ) : صورة الأمر الكريم بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ ( نوفمبر ) صادر للمالية .  
 (١٤٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - عززية ) : المخططة الأولى قرارات ، الملف الأول ، قرار جمعية المؤسسين رقم ٥٩ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ .  
 (١٤٨) - : صورة قرار مجلس الادارة رقم ٧١/٥ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ .  
 (١٤٩) - : مخططة قرارات مجلس ادارة العززية ١٢٨٥ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٩ بالدبار ، قرار رقم ١٩ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ ثمرة ١/٤١ .  
 (١٥٠) - ( ديوان عمية سنية ) : دفتر ١٩٣٠ أوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ أمر كريم عن هابدين الى الخاصة ، ص : ٥٩ .  
 (١٥١) - د. أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

وكما هو ملاحظ فإن شاغل هذه الوظيفة كان على درجة كبيرة من الأهمية إذ لم يكن على مدير العموم فحسب ، بل خولت له صلاحيات رقابية وتنفيذية علي نشاط السفن وتمتد بالطبع الى التوكيلات الملاحية التي كانت ضمن تشكيلات محاور النشاط الخارجي وتقوم على خدمة السفن والتجارة البحرية ، ولذا كان يشترط فيمن يشغل هذا المنصب التأهل والخبرة الملاحية وكذلك الخبرة الادارية .

ولما كانت مسئولية هذا المفتش والآخرين تقع في اجمالها الرئيس الأول « ناظر أو مدير العموم » الذي ترتبط باعتماداته مسيرة الديوان ، من ثم يعرض العنصر التالي لأهم ملامح ادارته تبعاً لتعاقب مديره .

### ( ج ) مدير العموم :

وهذا حسبما كانت تمنون المكاتبات والقرارات الصادرة عن ديوان العموم ، وهو يعنى مدير المصلحة ، وكان يطلق على شاغل هذا المنصب ناظر العموم تارة ، ومدير أو مأمور العموم تارة أخرى ( ١٥١ مكرراً ) .

على أنه يلاحظ أن هذه النظارة كانت تختلف في دلالة لفظها عن نظارة الشركة ذاتها ، فنظارة الديوان هي رئاسته فقط ، بينما نظارة الشركة هي رئاستها ككل ورئاسة مجلس الادارة والجمعية العمومية ، ومن ثم فنظر العموم يخضع لسلطات ناظر الشركة ، وان كان يتم اختياره من بين أعضاء مجلس الادارة في غالبية الأحيان .

وفي شأن اختياره يلاحظ أنه لم ترد في الوثائق أسس تحدد ذلك ، وما يمكن القول به في هذا الصدد ، ما هو الا استنتاج من خلال رصد الجوانب المشتركة بين من تولوا مسئولياته ، وهي ضرورة توافر الخبرات الملاحية والادارية ، وتمتع من يقع عليه الاختيار بمكانة اجتماعية ، ففي الشركة المجدية تبوأه ادوارد ديرفيو منذ تأسيسها حتى ٣٠ أبريل ١٨٦٠ ( مكرراً ٢ ) ، فعلى صعيد الخبرات العملية نجد أنه بعد بلوغه

---

( ١٥١م ) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : مطبعة ١٠٢ أوامر ، ملف ١٦ ، أمر رقم ٢٧٣ بتاريخ ٥ شبان ١٢٧٩ هـ ( يناير ١٨٦٣ ) الى عبد الرحمن رشدي ناظر الوايورات بالسويس .  
- ملف رقم ٤١ أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شبان ١٢٧٩ ، صادر لعبد الرحمن رشدي مدير الوايورات المصرية .

- أمين سامي : مرجع سابق مجلد ٢ من الجزء ٣ ، ص : ٤٦١ .  
( ١٥١م ) دار الوثائق القومية ( دواوين الجماعات - مجدية ) : سجل م/١٦/٧ صادر عربي ادارة للمجدية ، مكتابة بتاريخ ٤ مايو ١٨٦٠ من الخوجة ديرفيو الى وكلاء الشركة بالسويس . وجهر وأخروء ، ص : ٩ .

التاسعة عشر عاما سنة ١٨٢٤ بفرتسا عمل مديرا لوكالة أوران لخط بازن البحرى ، ثم عمل لفترة فى مناجم والده من سنة ١٨٤٨ الى سنة ١٨٥١ ، وعلى حد قول لاندز ، عاد الى العمل البحرى مديرا لسلسلة من توكيلات شركة البحرية التجارية الفرنسية الميساجيرى فى اليونان وسوريا وأخيرا فى مصر (١٥١ مكرؤ) ، حيث كان مديرا لمكتبها بالاسكندرية ، وفى عام ١٨٥٦ ، عرض عليه محمد سعيد باشا العمل مديرا للشركة المجيدية فقبل العرض وترك الشركة الفرنسية (١٥١ مكرؤ) .

أما على صعيد المكانة الاجتماعية فانه كان قد تزوج ابنة كوينج بك Koenig Bey أحد اساتذة محمد سعيد باشا - والذي عينه سكرتيرا خاصا له للشئون الأوربية - ، ولم يلبث أن غدا ضمن الفرنسيين الكبار عام ١٨٦١ وعين عضوا بالمحكمة الفصلية التى تحاكم الفرنسيين بمصر (١٥٢) ، من ثم يمكن القول بأنه توافرت له الخبرات الملاحية الادارية والمكانة الاجتماعية التى روعيت فى الاختيار ، لكن على الرغم من ذلك تحكى مسيرة ادارته عن سلبيات كثيرة جسدت سوء الادارة الأجنبية لمثل هذه المشروعات الهامة .

**أولا :** كانت تلك الفترة قد شهدت اقبالا من الأجانب على المشاركة فى المشروعات بفعل تشجيعات الوالى وامتدت امتيازاتهم فى الحصول على انشاء شركة ملاحية داخلية هى شركة الانجرادية ، من ثم كان تبوأ منصب المدير للشركة الوليدة « المجيدية » مطعما للكسب والنفوذ ، لذا يرجع سعى ديرفيو عن طريق صهره لتحقيق ذلك المطمع ، حيث تأكد أن ادارته لم تكن فى صالحها ، وانما تحدثت معالمها الأساسية فى محاولته تحقيق مكاسب مالية من جراء مشاركته فى اصلاحات السفن ومهمات فى اطار مربب .

**ثانيا :** تحقيق مكاسب لشركة الميساجيرى الفرنسية فى مواجهة شركات الملاحة الانجليزية .

**ثالثا :** تدعيم النفوذ الفرنسى حتى لو تعارض ذلك مع رغبة الحكومة المصرية .

**رابعا :** سوء الادارة المالية للشركة وهو ما يكشف عن اسباب هامة

---

(١٥١م٣) دافيس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٢ .

(١٥١م٢) - نفسه .

- « عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ، ج ١ ، ص : ٥٠٨ .

(١٥٢) المرجع نفسه : ص : ٥٠٧ ، ٥٠٨ .

- دافيس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٢ .

ضمن الأسباب التي أدت الى تفهقر المجيدة ، كما يكشف عن سوء ادارة هذا العنصر الاجنبى حسبما تكشفه الوثائق فى العرض التالى :

مثلا : بالنسبة للأمور المالية ، فانه على الرغم من أن مهام منصبه كانت تحتّم عليه الحرص على ميزانية الشركة التي يديرها الا انه تطالعنا عدة وثائق خاصة باصلاح السفينتين « سعيد ، تمساح » فى مرسيليا عام ١٨٥٨ ، وقامت بالصرف عليهما شركة ادوارد ديرفيو وشركاه بمرسيليا ، وحدثت خلافات حول اعتماد قيمة المصروفات التي تبقى منها مبلع بارة ~~مس~~ كيسة

١٨ ١٤ ٤١٦ حتى ١٥ ابريل ١٨٦٢ أى بعد اغفائه بنحو عامين وجاء فى شأنها حسب تعبير الوثائق « لما أجرت المالية مضاهية ( مطابقة ) الحوافظ والسندات ٠٠ ومبالغ منصرفه فى ثمن مشتروات ٠٠ من ذات الخواجات ديرفيو وشركاه بدون شهادات ولا ايصالات من أربابها ، ووكيل الخواجات المرسومين أجاب بأنه لا يوجد بطرفه سندات خلاف التي تم تسليمها للمالية (١٥٣) ٠٠ » ، وظلت هذه الخلافات المالية المطلوبة من المجيدة بدون مستندات صرف على أساس أن التسويات التي كانت تتم إبان تولي ديرفيو المسئولية ، كانت تتم بموجب ما يقدمه من حوافظ للصرف فقط من شركته بمرسيليا ، وتدخل الخديوى اسماعيل لينهى الخلاف وأمر بصرف هذه المبالغ دون طلب المستندات الأصلية من ورش الاصلاحات ، واكتفى بإيصالات حوافظ يوقمها الخواجة ديرفيو بالصرف، هذا عدا ما كانت تتقاضاه شركته من عمولة سمسرة ، منها ما تم فى عهده من صرفه عمولة ٧٢٥ ليرة عن سمسرة وابور « برشيان » الذى أطلق عليه « نجده» (١٥٤) وذلك قبل اغفائه من منصبه بالمجيدة فى ابريل ١٨٦٠ .

لم يقتصر الأمر على ذلك وانما تعداه الى عدم الدقة فى متابعة الأمور المالية للشركة ، تكشف عن ذلك مكاتبات من مدير الوابورات الميرية الى قومندان البحرية أنه صرف للخواجة ديرفيو مبلغ ٢٠٨٠٠٠ قرشا قيمة مصروفات للسفينة البخارية « تمساح » ، وحسب نص الوثيقة « كان ~~مس~~ فرنك

ساقط من قبل ٣٦ ٣٧١٠٣ قيمة مصاريف على الوابور تمساح سنة

---

(١٥٣) دار الوثائق القومية ( محافط الأبحاث ) : مخططة ٢٢ مستخرج من دفتر ١٩٠٢  
اوامر ص ١١٧ صورة أمر كرويم رقم ٢٠ بتاريخ ٢٦ ربيع اول ١٢٨٠ هـ ( سبتمبر ١٨٦٣ ) .  
(١٥٤) - ( دواوين الخدمات - مجيدية ) : سجل م/٢/٦ صادر عربى الفرنكى  
الادارة سايرة بتاريخ ١٠ ( ربيع ثان ) ١٢٧٧ ( أكتوبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدة الى  
العية السنية .

١٨٥٨ لم يتم قيدها ولم يكن للخواجة معلومة بها « (١٥٥) ، ومن المفارقات أن ذلك يتم اكتشافه في ٢٣ رجب ١٢٧٩ ( يناير ١٨٦٣ ) ، وهو الذي يؤثر بطبيعة الحال على حساب المصروفات وتكاليف السفن السنوات السابقة فلا تظهر أنتد ، مثلما تؤثر على المعاصرة للدفع فتتخفى الإيرادات .

كما حدث أن قام ديرفيو بالتصديق على قائمة حسابات بتاريخ ٩ ابريل ١٨٥٩ ، عما هو مطلوب من المجيدة نظير توريده مهمات بحرية لها من البحرية ، وتم قيد المطلوب منها بأكثر من قيمته بنحو ٥٥ ٢٧٤٩٥ فرنك

وذلك نتيجة اعتماده مبلغ ٢٥ ٣٧١٤٣ كان مستحقا عليها بصفة الفرنك بدلا من القرش التي كان مستحقا بها ، ونتج عن فرق العملة هذا المبلغ المشار اليه ، وتذكر الوثيقة ما نصه « فلما تحقق لنا ذلك استدعينا جناب الخواجة ديرفيو المدير السلف . . ومن بعد ما صادق على الغلط ( الخطأ ) استقر الرأي على اضافة الفرق على الحكومة مقابلة ما خصم لها بالغلط في القائمة المتقدم ذكرها » (١٥٦) .

أما الوثيقة المؤرخة في ١٥ ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ ( نوفمبر ١٨٦٠ ) وهي مكتوبة الى توكيل المجيدة بجدة ، فتكشف عن تقليد غريب في قيام هذا التوكيل بصرف قيمة مرتب قنصل فرنسا بجدة أو ما يطربه من الدراهم نظير تحريره كمبيلات باسم ناظر المجيدة ترسل الى فرنسا لتحصيلها (١٥٧) ، وعلى الرغم من أن هذه المكتبة صدرت بعد اغفاء ديرفيو من المجيدة الا انها حملت في طياتها عدة أمور منها ان هذا التقليد كان متبعا به في عهد السلف ، وقد كانت تتم مخاطبة قنصل فرنسا قبل ذلك للمسيو ديرفيو وقد سعى ديرفيو بعد تركه الادارة ، لاستمرار تلبية احتياجات هذا القنصل ، وكان ذلك يتعارض مع عدم كونها جهة مصرفية وانما شركة تجارية تلزمها السيولة النقدية ، واذا كان هذا المسلك يدين

---

(١٥٥) تاريخ الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدة ) : سجل م/١/١٠ صادر عربي أفرنكي الادارة ، مكتوبة بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٧٩ من مدير الوابورات اليرية الى قومندان البحرية ، ص : ٣٢٤ .

(١٥٦) - : سجل صادر المجيدة عام ١٢٧٨ هـ ، وثيقة رقم ٢٣ بتاريخ ٢٧ جا ( جمادى ثان ) ١٢٧٨ هـ ( يناير ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات الى ناظر المالية ، ص : ٣٦٥ .

(١٥٧) - : سجل م/١/٦/٨ صادر المجيدة ، مكتوبة رقم ٢٠ بتاريخ ١٥ ربيع ثان ) ١٢٧٧ هـ ( نوفمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل للمجيدة بجدة ، ص : ١٥٢ .

في الوقت ذاته عبد الرحمن رشدي بك خلفه ، الا أنه يكشف عن نفوذ ديرفيو الذي كان آنئذ العضو الأجنبي الوحيد في مجلس ادارة المجيدية .

وقد ارتبط بهذا الجانب من الحرص على المصالح الفرنسية أمران ، أولهما : تشجيع محمد سعيد باشا نفسه لأبناء هذه الجالية ، وثانيهما : ما انعكس على الشركة المجيدية وأملاتها فيما بعد ، مثلا : أنه حين أعطيت شركة الميساجيرى الفرنسية امتيازاً لإنشاء الخوض العالم بالسويس ، فإن مقر توكيل المجيدية بالسويس هو الذي اتخذ مقراً للشركة الفرنسية لمدة ثلاث سنوات (١٥٨) ، ومن المرجح أن ادارة المجيدية لم تقدم دفاعاً عما يؤثر على كفاءة عملها ، وإنما كان عليها أن تبحث عن مقر جديد أسندت مهمة انشائه للمسيو دويوال (١٥٩) .

وإذا تشجيعات الباشا التي كانت ترضى آمال ديرفيو ، لم يكن بعيداً عن سعيد باشا من أن يرفع الثمن ويبيعه ذلك سريعاً من خلال إحدى سفن المجيدية ، حيث سمح ديرفيو لفرديناند دى لسبس بان يستأجر السفينة البخارية « سعيد » التي كانت في ميناء الاسكندرية ، ولا شك كان ذلك يوافق رغبة ديرفيو حيث كان صهره كوينج بك ، أحد أعوان دى لسبس ، ولم يكن هذا النهج يوافق رغبة سعيد باشا ، إذ حدث أن اشتدت ضغوط الباب العالي وأصدر أوامره في ١٢ مايو ١٨٥٩ بإيقاف أية أعمال لحفر برزخ السويس ، واضطرب سعيد باشا ، وأصدر أوامره الشفوية الى كل من محافظ دمياط والمقهيلى لمنع دى لسبس من ابتياع الطعام أو استئجار قوارب ينقل عليها ماء الشرب أو الأطعمة وغيرها في محاولة لعرقلة مسيرة الحفر ، ونفذت أوامره تلك (١٦٠) ، أما السفينة سعيد ، فإنه لم يكن متوفعاً من ادارة ديرفيو أن تترك دى لسبس في مأزق حتى لو تعارض ذلك مع رغبات الحكومة ، ومن ثم فقد حاول تقديم أقصى عون له ، ولذا استمرت السفينة في عملها خلال فترة الأزمة ، وقد أورد الدكتور الشناوى عن أهمية ما أدته هذه السفينة فقرات من رسالة بعث

---

(١٥٨) دار الوثائق التومية ( دولوين الختمات - مجيدية ) : سجل م/١٦/١٠ صادر الادارة ، مكتبة رقم ١٤ في ٨ شوال ١٢٧٨ ( أبريل ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ .

(١٥٩) - ( ديوان مية تركى ) : دفتر ٥٣٠ مية تركى ، بدون نمرة بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ من دولة القانقام اسماعيل الى الاعتاب الداورية ، ص : ٢٦ .  
- مخططة ٢٩ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ١٢٨ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ من اسماعيل الى ولي التمس .

(١٦٠) د. عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس ، ج ١ ، ص - ص : ٢٧٦ -

بها دى لسببس الى اخيه بياريس في ٤ يونيو ١٨٥٩ ، يذكر فيها «استطعت أن أستأجر سفينة بخارية من الحكومة المصرية وأن أنقل عليها في وضع النهار وبلون أية مقاومة المستخمين والصمال الأجانب الى بور سعيد وكذلك المهمات اللازمة لمواصلة الأعمال التي تباشرها » (١٦١) .

ومن المرجح أن هذه الوقائع كانت ضمن الأسباب التي شرع مصطفى فاضل باشا على إثرها الى تقديم استقالته من رئاسة الشركة وهي التي لم تقبل ، ولكنها كانت أيضا ضمن العوامل التي أدت الى تقليص دور الأجانب في المجيدة . واعفاء ديرفيو من نظارة ديوان العموم في ٣٠ ابريل ١٨٦٠ . وإن كان هناك قول يرى أنه لما أوشكت المجيدة على الانهيار تركها لكي ينشئ مصرفه الخاص « (١٦٢) ، وبتمبير آخر لكي يبحث عن فرصة كسب أفضل ، ولا يبقى بعد ذلك من تعليق مسوى ما ذكره لانغز في كلمتين « انتهازية ديرفيو » (١٦٣) .

ويقدم هذا النموذج صورة لما عاشته مصر في تلك الفترة ، حيث المشروع الذي لم تبخل الحكومة في منحه التشجيع ، لكن مع ترك المجال للعنصر الأجنبي دون حسابات دقيقة جلبت له عناصر الافساد من الداخل ، حيث لم تهتم هذه العناصر بالصالح المصري في هذا المشروع وإنما كان جل اهتمامها بحسابات الفائلة التي يمكن أن تجنيها من ورائه ، ومع ذلك فحين أفاقت الحكومة لم يكن أمامها بدا من دفع المكافآت أو التويضات ، وما هو ديرفيو ذاته يصدر بشأنه أمرا كريما في ١٠ رمضان ١٢٧٨ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) يقضى « بصرف ٢٠٠٠٠٠ قرش » (١٦٤) ، وذلك في نظير مكافآته لسابق خدمته وفصله من الخدمة وهي التي تسلمها نيابة عنه الخواجة مكسيموس سكاكينى بموجب توكيل في ٣ يوليو ١٨٦٣ (١٦٥)

وتجدر الإشارة الى أن اعفاء ديرفيو من منصبه ، قد تم في وقت شهد خروج غالبية المساهمين الأجانب من المجيدة ، ولكن رغم ذلك فقد استمر عضوا في مجلس ادارتها ، وكان الأجنبي الوحيد برفقة الأربعة

• (١٦١) المرجع نفسه : ص : ٢٨٥ .

• (١٦٢) دافيس لانغز : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

• (١٦٣) نفسه ، ص : ١١٠ .

• (١٦٤) دار الوثائق القومية ( دواوين الخفصات - سجلات مجيدة ) : سجل ٢/٣/٦

• صادر عربي إثر توكي الادارة ، ص ٩١ .

• رقم ٥٢٥ بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٧٩ هـ من مدير الوابورات البحرية الى أمين صندوق الكوربانتة .

• (١٦٥) المصدر نفسه .

المصريين ، ويرجع أن ذلك كان مرتبطا بملو مكانته بين الجالية الفرنسية ، بالإضافة الى مصالحه المالية التي وجدت طريقها لهذه المشروعات بعد انشاء مصرفه الخاص في أول ديسمبر ١٨٦٠ (١٦٦) ، وربما دفعته هذه المصالح للمشاركة في تأسيس شركات البحرية التجارية في عهد اسماعيل باشا ، فاستمر في مجلس ادارة الشركة المصرية ومن بعدها العزيرية .

أما من حيث خلفه في منصب نظارة عهوم المجيدية ، فقد تولاه عبد الرحمن رشدي بك بتاريخ ٣٠ ابريل ١٨٦٠ بناء على قرار الجمعية العمومية (١٦٧) ، ولعل اختياره عن طريقها يؤكد أنه كان من بين أعضائها أى مساهمي المجيدية ، بالإضافة الى ذلك ما ذكره البعض من أنه كان من خاصة سعيد باشا ، وقد أمدها مطبعة بولاق في ١٣ ربيع الثاني ١٢٧٩هـ ( أكتوبر ١٨٦٢ ) (١٦٨) ، وقد تولت هذه المطبعة طباعة ما تحتاجه المجيدية من دفاتر وسجلات ومستندات باللغة العربية (١٦٩) ، حيث كانت هذه المطبوعات قبل ذلك - في عهد ديرفيو - باللغة الفرنسية .

وتشير الوثائق الى أنه استمر في منصبه هذا ، لما بعد تصفية المجيدية ، وتحويلها الى مصلحة حكومية ، حيث أشارت لذلك مكاتبات متعددة منها أمر عالي صادر بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ ( يناير ١٨٦٣ ) يتعلق بالإفادة عن تطبيق القانون الهمايوني في أمور الدعاوى ، بصفته ناظرا للوابورات الميرية (١٧٠) وآخر مؤرخ ١٨ شعبان ١٢٧٩هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) بصفته مديرا لها يتعلق بإيفاده في مهمة لأوربا لمحاولة إلغاء بعض

(١٦٦) دافيدس لانغز : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(١٦٧) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدية ) سجل م/٤/٦/٣ صادر وارد المدير ، مكاتبة رقم ١ بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٦ هـ ( مايو ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى وكيلها بالسويس وآخرون ، ص : ٣ .

(١٦٨) وما يذكر أنها استمرت معه زهاء ثلاث سنوات ، وقد منحه الخديوي لسماويل امتياز نشر الوثائق في ٧ شعبان ١٢٧٩ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) ، الى أن اشترت الحكومة المطبعة عام ١٨٦٥ وشرعت تصدر الوثائق منذ ٢٥ نوفمبر في العام ذاته .

- د. ابراهيم عياد : الصحافة المصرية ( بحث ) اسماعيل بمناسبة مرور خمسين

عام ، ص : ٣٣٢ ، - أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من ٣ ، ص : ٤٤٤ .

- رمزي ميخائيل جيد : تطور الخبر في الصحافة المصرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٥ ، ص : ٥٨ ، ٥٩ .

(١٦٩) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٤/٦/٤ وارد عربي ، بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٧٩ من وكيل مطبعة عبد الرحمن رشدي للمدير ، ص : ٢٨ .

(١٧٠) نفسه ( ديوان مية. شنية ) : مطبعة ١٠٢ أوامر ملف ١٦ جهات متفرقة أمر

رقم ٢٧٣ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ مقيد بالدتر ٥٢٦ ص ١٩ قسم ثاني سايره الى عبد الرحمن رشدي بك .



المشتريات غير اللازمة التي سبق أن أوصى عليها الرأى السابق سعيد باشا أحد التجار المقيمين في إيطاليا (١٧١) ، وثالث مؤرخ في ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ / فبراير ١٨٦٣ بصفته مأمور مصلحة الواورات المرى بالبحر الأحمر ، يتصل بذات المهمة وتعيين عبد الله بك وكيل المصلحة نائباً عنه أثناء الغياب (١٧٢) .

وتكشف مسيرة ادارته عن اكتشافه عدة مخالفات وقعت في عهد سلفه أدوار ديرفيو منها ما سبق تناوله ، وقيامه باستدعائه ومواجهته ، وإقرار ديرفيو بذلك ، وأنه كان يمضى قلما في النهوض بالادارة ، ولكن لما كانت ظروف توليته قد شهدت تقهقرا وانحدارا صوب تصفية المجيدية ، بدءاً من تصفية المساهمات والعمالة الأجنبية وانتهاء بإيقاف عمل سفيتى المجيدية في البحر المتوسط وهما سعيد ، تمساح بموجب قرار الجمعية العمومية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (١٧٣) ، وردهما للحكومة ، وبين هذه وتلك سلبات الماضي التي لم تقتصر على المخالفات المار ذكرها ، وإنما وجد أيضاً حسبما تورود الوثيقة « مقيد على الحكومة ما ينفو عن مليون ونصف فرنك نظير عليها لغاية شهر ابريل ١٨٦٠ » (١٧٤) ، ومن ثم كان طلبه مندوباً من المالية للحاسبة .

وإذا ما تركت ديون الحكومة المتأخرة أو مخالفات ديرفيو ، نجده يعيد قراءة الاتفاقيات السابق عقدها في عهد سلفه بين الشركة وبعض المتعهدين بتوريد احتياجاتها ، فكان مما أمكنه الوقوف عليه وجود شكاوى من العاملين بسفن البحر الأحمر من الماكولات (\*) التي يقدمها اليهم المتعهد بذلك « الخواجة اسكوفيه » لدرجة أدت الى فرار بعضهم ، فذكر في أخطاره المؤرخ ١٧ يونيه ١٨٦٠ للخواجة المذكور سوء ما يقدمه وكذلك

- (١٧١) نفسه : ملف ١٤ أمر رقم ٥٢٣ في ١٨ شعبان ١٢٧٩ مقيد بالدفتري ٥٢٦ قسم ثاني سايره ص : ٥٥ .
- (١٧٢) أمر بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ، مقيد بالدفتري ٥٢٦ ، ص ٥٥ عن : أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٤٦١ .
- (١٧٣) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٨ صادر المجيدية ، مكتوبة رقم ٢٦ في ١٦ ج ( جمادى أول ١٢٧٧ هـ - نوفمبر ١٨٦٠ ) من مدير القومانية الى سعادة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .
- سجل م/ ١/٣/٦ صادر عربي ، مكتوبة نمرة ٤ بتاريخ ٦ ش ( شعبان ) ١٢٧٧ هـ من مدير للمجيدية الى ناظر المالية ، ص : ٣٤ .
- (١٧٤) نفسه : سجل م/١/٣/٦ صادر عربي أفركي ، مكتوبة رقم ٤٩ في ٢٧ ل ( شوال ) ١٢٧٧ ( مايو ١٨٦١ ) من مدير للمجيدية الى ناظر المالية ، ص : ٢٩٣ .
- (\*) سيتم الحديث تفصيلاً عن شئون الأفراد في الفصل التالي ( ادارة السفن وشئون الأفراد ) .

الأسعار التي يورد بها مرتفعة جدا عما هو في السوق (١٧٥) ، اتخذ ذلك الموقف ، رغم أن الشكاوى كانت مستمرة قبل توليه الادارة ولكن لم يتخذ بشأنها أى موقف حاسم آنذ ، ولما كان العقد الموقع متقبلا على انتهائه ثلاث أشهر من تاريخ ذلك الاخطار لذا عرض على الخواجة المذكور أن تدفع الشركة عشرين ألف فرنك تعويض في مقابل فسخ العقد ، وعملا على راحة العاملين بالشركة ، لكن اسكوفيه طلب خمسة وثلاثين ألف فرنك ، لذا أجابه بأن ذلك المبلغ لن يتم دفعه وعليه اتمام المدة بشروط حددها في اشراف وكيل السويس وحكيم (طبيب) الشركة ثم منسوب من العموم ، ويحق لمن لا يرغب في مأكولاته التعامل مع سواء وتصرف لهم الشركة بدل مأكول ، يتم خصمه مما يتم دفعه للخواجة المذكور أما هو فيتكفل فقط بمن يقبل تناول مأكولاته ، منها اخطاره بأن الشركة مصممة على عدم تجديد العقد معه (١٧٦) .

ولكن وعلى الرغم من ذلك ، فإن محاولاته الادارية الاصلاحية هذه قد جاءت متأخرة ، حيث ما تبقى من المجيدية كان مجرد أربعة سفن تعمل بالبحر الأحمر ، وكان عليه الحفاظ على حسن متابعة وادارة أمورهما ، الى أن آلت مصلحة الواورات الميرية ، التي استمر مديرا لها حتى بدايات عهد اسماعيل باشا ، الذي وجهه كفتا فارسله الى أوروبا في المهمة السابقة الاشارة اليها ، ومن المفارقات ألا يوجد اسم هذا الرجل بين مؤسسي الشركة المصرية التي آلت اليها موجودات مصلحة الواورات الميرية ، ومن المرجح تفسيراً لذلك أنه رغم توليه مثل هذا المنصب أو حصوله على البكوية لم يكن من ذوي الثروات ، حتى أن البعض ذكر عنه حين اهداء سعيد باشا مطبعة بولاق كان ذلك «ليستعين بها على زيادة دخله وتوفير معاشه» (١٧٧) .

غير أنه بعد تصفية مصلحة الواورات ، أسند له اسماعيل باشا رئاسة أول مجلس يتم تشكيله للإشراف على شئون السكة الحديد في مصر (١٧٨) ، الى أن يطالعا أمر عالى الى نوبار باشا بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ينص على رفعت عبد الرحمن رشدي بك من ادارة مصلحة السبك الحديدية وتعيين بدلا منه ، وهي المصلحة التي ضمت مؤقتا الى ديوان الأشغال العمومية تحت نظارة نوبار باشا (١٧٩) .

(١٧٥) نفسه : سجل م/٨/١ صادر عربى افركى الادارة ، مكتبة بتاريخ ١٧ يونيو

١٨٦٠ من مدير المجيدية الى الخواجة اسكوفيه ، ص : ١٣ .

(١٧٦) المصدر نفسه .

(١٧٧) رمزي ميخائيل جيد : مرجع سابق ، ص : ٥٨ .

(١٧٨) د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٥ .

(١٧٩) أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٨٢ .

أما بالنسبة للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية التي تأسست في مايو ١٨٦٣ وباعت لها الحكومة ستة سفن بخارية ، كفلت لها مجاور نشاط بالبحرين الأحمر والمتوسط ، وشرع مؤسسو الشركة في العمل على اتساع نشاطها بزيادة أعداد السفن ، ولذلك كان المهام التي أقيمت على كاهل ديوان العموم في هذه المرحلة التأسيسية كانت عثا ثقلا سواء من حيث متابعة حركة رأس المال أو تلبية احتياجات السفن وغيرها مما يلزم لنشاط الشركة ، من ثم كانت عملية اختيار من يتولى مسئولية ديوان العموم في هذه المرحلة ذات أهمية خاصة ، إذ يلزمه التمتع بثقة المؤسسين ، حيث اعتبرت هذه الشركة إحدى صور التضامن - وهي السمة التي سبق التدليل على أنها كانت من سمات مثل هذه المشروعات - بالإضافة الى كونه من ذوي الخبرات الملاحية والإدارية والمكانة الاجتماعية ، لذلك جاء قرار مؤسس الشركة المؤرخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ هـ ( يوليو ١٨٦٣ ) والخاص بترتيب الشركة ينص على أن مدير العموم هو حسين شيرين باشا ( ١٨٠ ) .

وكان من الطبيعي البحث عن المؤهلات الوظيفية التي أهلت له لهذا المنصب ، حيث استمر شاغلا له لفترة تالية في الشركة العزيرية وإن أول ما يرد في هذا الجانب ، أنه كان من الذوات مؤسسين الشركة المصرية ، وضمن الأعضاء العشرة في مجلس إدارتها ، ونص البند الحادي عشر من نظاماتها على أنهم المديرون لها مدة الخمسة عشر سنة الأولى من تأسيسها ( ١٨١ ) ، ثم حددت لائحة العزيرية المدة ذاتها بالخمس سنوات الأولى حتى سبتمبر ١٨٦٨ ( ١٨٢ ) .

وأما من حيث الخبرات ، فقد كان أحد القادة البحريين العظام الذين تخرجوا من المدرسة البحرية التي أنشئت في عهد محمد علي ، كما أنه ارتقى مناصب هامة ، فهو حين وجهت له إدارة العموم كان مأمورا لضبطية الاسكندرية منذ ١٤ شعبان ١٢٧٩ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) ( ١٨٣ ) ، وفيما بعد حين أصبح مديرا لعموم الشركة العزيرية كان محافظا للاسكندرية ثم

- 
- ( ١٨٠ ) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : المخططة الأولى ( قرارات جمعية الشركة ) المجلد الأول ، قرار بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ من محمد حسين باشا الى مأمور ضبطية اسكندرية ومدير القومانية المصرية .
- ( ١٨١ ) نص البند : « نظامات العزيرية » .
- ( ١٨٢ ) الملحق نفسه : البند ( ٣٢ ) .
- ( ١٨٣ ) - جليل خاكي : مرجع سابق : ص ٢٨٦ ، ٢٨٧ .
- د : محمد محمود الروبي : مرجع سابق : ص ٦٣٦ .

عضوا بمجلس استئناف اسكندرية (١٨٤٤) ، من ثم يمكن القول بأنه كان مؤهلا لتولي هذا المنصب ، وتكشف مسيرة توليه مسئولية ديوان العموم ، ان عملا الديوان قد طرأ عليه التحول من الشركة المصرية الى العزيرية .

فبالنسبة لفترة بدايات النشاط تكشف الوثائق عن حسن سيرها وتحقيقها ارباحا ، وقد بلغت ارباح السنة الأولى والثانية نحو ٣٢٨٣٧ جنيه لرأس المال ٨١٢١٤٠ جنيهها ، وذلك حسبما جاء بالوقائع المصرية في نوفمبر ١٨٦٥ (١٨٥) .

ففي السنة الأولى اى الشركة المصرية كانت عمالته تبلغ نحو ١٩ فردا ، وهو في هذا اتسق مع حجمه المالى قربه المؤسسون ، وغدا تشكيل الديوان نموذجا مصغرا للادارات ، حيث العلاقة المباشرة بين مدير العموم وموظفى الديوان ، الامر الذى حقق يسر المتابعة ، ومباشرة المسئولية سريعا ، وكان يساعد الديوان على تادية عمله بكفاءة عدة عوامل فى مقدمتها : انتظام سداد حصص رأس المال ، وهذه لم تحقق السيولة النقدية فحسب ، وانما وفرت جهد الديوان فى متابعات المتأخرات ، وزاد من ذلك التشجيعات الحكومية فى تدليل المعوقات ، ثانيا : محدودية الوحدات العاملة والصالحة البحرية والأنشطة ، فهذه الأمور ساعدت ديوان العموم رغم محدودية عمالته على احكام متابعة حركة الشركة وتادية مهامه بكفاءة ، كما ساعده فى كفاءته تلك ، انتظام جماعات وقرارات مجلس الادارة التى كانت تتم كل اسبوعين ، فتساعده بذلك على حل أية مشكلات تعترضه ، وهو ما يفسر ظهور ارباح استقطبت المزيد من المشاركات وجاء على اثرها التوسع مع صدور فرمان العزيرية ، وعلى صعيد ادارة الديوان فى هذه الفترة لم تظهر سلبيات ، وقد كان نجاح حسين شيرين فى ادارة عموم الشركة المصرية وازعا لدى مجلس ادارة العزيرية على ابقائه مستمرا فى نظارة ديوان عموم العزيرية ، وصودرت له الأوامر بمتابعة الانشاءات المطلوبة للشركة عدا ما كان قائما (١٨٦٦) ، ثم لم يلبث مجلس الادارة أن قام بتعيينه فى ٨ ن ( رمضان ) ١٢٨١ هـ ( فبراير ١٨٦٥ ) وكيلا

---

• (١٨٤٤) أمين سامى : مرجع سابق ، ص ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٤٦٠ .

• (١٨٥٠) - المرجع نفسه ، ص : ٨١٨ .

- دار الوثائق ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مطبعة وابورات ١٨٦٣ - ١٨٦٥ .  
تقرير مؤرخ ٢١ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( سبتمبر ١٨٦٣ ) مقدم الى شيرين باشا .  
- د . أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ .

(١٨٦٦) أمر عالى فى ١٧ كى الائمة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) الى شيرين باشا مأمور الشركة العزيرية عن أمين سامى : مرجع سابق ، مجلد ٢ من جزء ٣ ، ص : ٥٤٧ .

للمجلس بجانب نظارته للدويان بمكافأة ١٢٥٠٠ قرش شهري ، خلاف ما كان يصرف له كاستحقاقات من الحكومة (١٨٧) ، وإن كان قد تم إيقاف صرف هذه المكافأة في توت ١٥٨٢ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) اكتفاء بما يتم صرفه من الميز (١٨٨) ، ومكافاته فقط عن كونه أحد أعضاء مجلس الإدارة وأحد المؤسسين المعيرين ، ويرجع أن ذلك اقترن بالانتكاسة التي أصابت نشاط الشركة في أعقاب انتكاسة تجارة القطن البحرية ، كما أصبح محمد شريف باشا وكيلاً للمجلس بذات القرار ، ولكن بين التاريخين فبراير - سبتمبر ١٨٦٥ ، قام مجلس الإدارة بمنح تفويضات لدويان العموم ، كانت في جوهرها من اختصاصات المجلس نفسه بنص النظمات ، منها قرار في ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) بالترخيص لدويان العموم في استئصال من يلزم ضروري زيادة عن المحدد ، وزيادة مرتبات بعض المستخدمين من غير ذوي الرتب إلى نحو ٢٠٠٠ قرش (١٨٩) ، وفي ٢٠ محرم ١٢٨٢ ( يونية ١٨٦٥ ) منحه تفويضاً آخر لم يكن ممنوحاً للدويان من قبل على أساس أنه ليس في إمكان مجلس الإدارة التفرغ لأجراء مشتريات الشركة ، ومن ثم كان القرار على أن « دويان العموم يكون من الآن فصاعداً نائباً عن المجلس » في كل مشتري كامل لوازم المصلحة من كافة المهمات والأدوات التي يرى لها ضرورة . وله أن يرخص للفروع بما يقتضي لهم الترخيص فيه ، بتدراكه بمعرفتهم حسبما يرى له موافقته . » (١٩٠) ، وعلى أثر هذه التفويضات التي كانت بمثابة تعديلات جوهرية في بنود اللائحة الأساسية التي لم تكفل مثل هذه الأمور لدويان العموم ، وإنما اقتصر اتخاذ قراراتها على مجلس الإدارة (١٩١) ، يمكن القول باتساع سلطة مدير العموم حيث أصبح عفوفاً في تعيين الموظفين دون انتظار قرارات المجلس وكذلك زيادة المرتبات حتى تبلغ عشرين جنيهاً ، وكذلك أجراه المشتريات .

- 
- (١٨٧) دار الوثائق القومية ( دواوين القضاة - مزينة ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ، وثيقة رقم ٣٦١١٥/٦٦ صورة قرار مجلس الإدارة رقم ٧/١١ بتاريخ ٨ أ ( رمضان ) ١٢٨١ هـ ( فبراير ١٨٦٥ ) بأعضاء اسماعيل راقب باشا .
- (١٨٨) - : مخططة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٧١/٥ بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) ، بأعضاء محمد شريف باشا .
- (١٨٩) المصدر نفسه : صورة قرار رقم ٣٩/٦٦ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) موقع اسماعيل راقب باشا .
- (١٩٠) نفسه : صورة قرار رقم ٦٦/٧٤ بتاريخ الأربعاء ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) موقع اسماعيل راقب باشا .
- (١٩١) سبق تناوله في المصدر السابق « مجلس الإدارة » .

قد يكون هذا الاجراء بمثابة خطوة من المجلس لتحقيق مرونة اداء العمل وثقة منه في حسن ادارة العموم ، ولكنه يجسد ايضا مسابقة في عدم الالتزام بكامل نصوص النظامات ، وقد أدى ذلك الى انفراد مدير العموم باتخاذ قرارات كان من شأنها التأثير على مسيرة الشركة ، وعامة اذا كانت قرارات المدير منفردا لها ايجابيات فان سلبياتها تكون أكثر عما اذا كان اتخاذ القرار في صيغة عدة آراء جماعية من المجلس الادارة ، ونتج عن ذلك ، أن أصبح ما يتخذه المجلس من قرارات انما هو اقرار ما اتخذه مدير العموم من اجراءات ، واولجت هذه العلاقة مؤشرا لامكانية الحصول على المزيد من التفويضات أسوة بما تم من عدم الالتزام بالنصوص وتحت شعار حاجة الشركة وامتدت سمات هذه العلاقة الى قيادات العموم ، ولذا أقدم ديوان العموم على اجراءات أخرى لم تمنح بها تفويضات ، من ذلك احتسابه أجرة نقل مشحونات من الميرى للقلاع الحجازية بأجرة كاملة بدلا من نصف أجرة حسب نص النظامات (١٩٢) ، وقد يكون الازع هو تحقيق مزيد من الربح للشركة ، ولكن ذلك الاجراء يمثل اخلايا بما هو متفق على اجرائه مع الحكومة التي تدعم النشاط ، ولذا أعاد المجلس ما تم اضافته ، بقراره في ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) ، ثم كان الاجراء الأكثر خطورة هو اقدام ديوان العموم في نهايات أغسطس ١٨٦٥ - نظرا لعدم انعقاد مجلس الادارة لوجود وباء الكوليرا - على اقتراض مبلغ ١٥٠٠٠٠ ليرة من بنك كريدي أو تريفشان النمساوي بفائدة ٨٪ سنوى ، تستحق السداد بعد ثلاثة أشهر ، بلغت بفوائدها وفرق العملة عند استحقاق الدفع مبلغ ١٥٢٤١٠٢٥ خمسة عشر مليون ومائتين واحد وأربعين ألف وخميس وعشرون قرشا (١٩٣) ، ثم اقترض من ذات البنك في أكتوبر ١٨٦٥ ٣٠٠٠٠ ليرة لاوسالها الى عبد الحميد بك وكيل الشركة بلندن لزوم المشتريات ، وهذه بلغت حين استحقاقها بفوائدها بعد ثلاثة أشهر نحو ٣٩٧٠٤٩٢ ثلاثة مليون وسبعة وتسعون ألف وأربعمائة اثنين وتسعين قرش ، وعشرين فضة ( بارة ) (١٩٤) ، واذا كان مجلس الادارة قد ناقش هذا الأمر الا أنه علق عليه باستصواب ما اجراه الديوان

---

(١٩٢) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : مخططة قولياتيات ، ملف تحريفة النقل بالبريزية ، صورة قرار ٨ بتاريخ ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) مستند محمد شريف باشا بتاريخ ١٥ جمادى أول ١٢٨٢ هـ .

(١٩٣) نفسه : مخططة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات هـ ، صورة قرار رقم ٢٨/١٦ بتاريخ الأحد ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) مستند محمد شريف باشا في ١٥ رجب ١٢٨٢ هـ .

(١٩٤) المصدر نفسه .

من استقراض مبلغ المائة وثمانون ألف ليرة بالفوائد والقومسيونات المتقدم ذكرها ، وبدلاً من الالتزام بالإدارة في سوء ما هو متاح من امكانيات نقدية الشركة ورأسمالها ، عرفت القروض ، ولم يكن البديل المتاح لمجلس الادارة من قرار سوى تفويض أحد أعضائه لعمل ممارسة مع أى بنك آخر لاقتراض مبلغ ٢٠٥٠٠ ليرة ، لسداد هذه المستحقات ومطلوبات أخرى (١٩٥) وهكذا لم تكن العزيرية بمنجاة من سوء المساهمات والادارة ، ومن ثم بدت ادارة شيرين للعموم في العزيرية ليست بنفس درجة كفاءة ادارته عموم المصرية ، وقد استمرت ذات الاجراءات حتى تصفيتها وهي الأمور التي التهمت أدراج السفن وأدت الى تراكم الديون .

فعل صعيد المساهمات وضح من عروض سابقة تقاعس البعض منهم عن سداد بقية ربع رأس المال المطلوب ، كذلك لم تقرر الجمعية العمومية طلب مستحقات أخرى من رأس المال ، وعلى صعيد الادارة فالمجلس لم تكن تنتظم جلساته وكان يفوض ديوان العموم في أمور جوهرية من صميم اختصاصه ، ساعدت على المضي قدماً في مخالفة لوائح الشركة ، ومما زاد أمر ادارة ديوان العموم سوءاً ، أنه اتسع الادارات بدرجة حالت دون الاشراف المباشر من جانب مدير الديوان أو ناظره حسين شيرين باشا ، ومن ثم تزايد نفوذ بعض الرئاسات التابعة له ، نتيجة توزيعه مهام الأعباء الوظيفية التي زادت بزيادة نشاط العزيرية ، خاصة وأن ذلك جاء في وقت شغل فيه شيرين باشا عن المتابعة المباشرة بعد أن أصبح محافظاً لاسكندرية ، وكان من أهم من تزايد نفوذهم « دميان بك » المستول عن الادارة المالية والحسابية بالديوان ، الذي أقصعت عن سوء ادارته عدة وناثق منها مساهلة صفر بك وكيل عموم العزيرية له في ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) ، التي ورد بها علم قيام المذكور باحتساب فوائد تأخير عما هو مستحق للشركة لدى بعض الجهات وحسبما عبرت الوثيقة ، لأن ذلك « مبنى على التساهل » ، كذلك علم اختسابه مصروفات ضمن حسابات بعض السنوات التي تم صرف أرباحها ، وكذلك عدم اتمام جرد الموجودات في مواعيدها ، ومخالفة نصوص النظامات في حجز قيمة استهلاك الآلات والسفن ، وغيرها من الاجراءات التي ساعدت على اخفاء حقائق الشركة (١٩٦) ، ومنها ما اعترف مجلس الادارة به في النهاية ،

(١٩٥) نفسه .

(١٩٦) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : مخططة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ - ابريل ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) سؤال موجه من صفر بك وكيل العموم الى دميان بك محاسب العزيرية .  
- مخططة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة ١٥ سفر ١٢٨٦ هـ ( مايو ١٨٦٩ ) عن بيان =

عندما قدم تقريره للجمعية الصومية في ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ حيث ذكر ما نصه أن « الموجودات بها نقص في القيمة بلغ ٢٦ بارة ٥٢ قرش ٤٦٦٣٥٢ جنيها وهذا المبلغ لغاية الآن ما صار استنزاله من رأسمال الشركة بالميزانيات السابق تقديمها لحضراتكم » (١٩٧) .

كذلك أورد أن مصروفات اصلاح السفن البالغ قدرها ١٢ بارة و ٧٩ قرش و ١٧١٢٦٦ جنية قد تم اضافتها في السنوات السابقة على ائتمان السفن بدلا من خصمها مع المصروفات ، وهذه ذكر في شأنها ما نصه « .. ولأجل تصليح هذا الفلظ ينبغي استنزال هذا المبلغ من قيمة ائتمان الموجودات الاسمية » (١٩٨) ، ثم يضيف « أن الشركة ورد بدفاتها مبالغ مستحقة لها لدى الغير نحو ٢٩ ليرة و ١٢ قرش و ٢٠١١٣٠ جنيها ، وهذا المبلغ على حد تعبير الوثيقة « ما صار الاقرار عليه من الجهات المقيد عليها ، بل تراهي أنه ربما أن يستنزول منه نحو ٤٠٠٠٠ جنية » (١٩٩) .

وعلى الرغم من هذه المخالفات الادارية والمالية التي كانت من أهم الأسباب التي أدت الى تراكم الديون وسارت بالشركة العزيزية صوب التصفية ، الا أنه ظرت الحاجة الواضحة في أن السفن في حد ذاتها كانت مصدرا لايادات تفوق مصروفاتها ، وهو ما أورده ذات التقرير المؤرخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ أي قبل أن تؤول للحكومة بأشهر قليلة من أن التحسينات التي أدخلها مجلس الادارة نتج عنها زيادة في نقل الركاب والبضائع عن السنة لمنتھية ١٥٨٥ ق ( سبتمبر ١٨٦٩ ) مبلغ ٣٧٣٣٦ جنية (٢٠٠) ، وهي الاجراءات التي تمت بإيقاف بعض خطوط السير وزيادة تعريفه الشحن ، مما يوضح أن السفن لم تكن سببا جوهريا في سوء حالة الشركة ، وانما كان سوء الادارة مع نظم عمل مجلس الادارة والجمعية الصومية من أهم العوامل الجوهرية التي أدت الى التصفية .

وبعد تحويل العزيزية الى مصلحة حكومية هي مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في بدايات مايو ١٨٧٠ ، أصبحت الادارة كاملة لديوان

---

= للواد السابق التداول فيها بمجلس إدارة العزيزية شهر أبريل ١٨٦٩ ، موقعة من صفر بك وكيل الصير .

(١٩٧) نفسه : المحطة الأولى : ( للتأسيس - الجمعية الصومية ) ، ولاق بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ مذكرة الجمعية الصومية للتعهد بديوان الداخلية بالمحروسة وتقرير مجلس الادارة ، ص : ( ١ ) .

• المصدر نفسه .

• نفسه (١٩٩) .

• المصدر نفسه (٢٠٠) .



العموم في مسئوليته تحت إشراف ديوان المالية ، الذي استمر كذلك حتى بعد إعادة تشكيله في هيئة نظارة في ٢٨ أغسطس ١٨٧٨ (٢٠١) ، واستمر هذا الديوان في مقره السابق بالإسكندرية ، وفي إشارة لاحقة ذكرت أن طرنويك ( ترنو ) هو الذي تولى منصب مدير الوابورات الحدودية وقد كان أحد وكلاء العريزية من قبل (٢٠٢) ، ثم أسندت مهام الإشراف عليه منذ عام ١٨٧٢ الى مصطفى العرب باشا (٢٠٣) .

وحسبما ذكر البعض فقد أسندت له الى جانب عمله هذا - كمدير لمصلحة الوابورات - وكالة الجهادية أثناء الحرب التركية الروسية ١٨٧٨/٧٧ (٢٠٤) ، وان كان يرجع تولى ترنو بك منصب المدير ثانية نيابة عنه حسبما قرنته الوقائع بهذه الصفة في ابريل ١٨٧٧ (٢٠٥) ، وفي عهدهما كان ضمن إشرافهما أيضا الانجرارية بنهر النيل ، التي كانت من موجودات العريزية ، وفي عام ١٨٧٥ ضم للمصلحة الحوض العام الذي كان قد تم تشييده لاصلاح السفن بيناء السويس ، كما أنشئت لحسابها ورشة كبيرة لاصلاح السفن بترسانة الإسكندرية ، وفي عام ١٨٧٩ أضيف لإدارتها الحوض العام (٢٠٦) .

وتكشف الاحصاءات عن أن أعداد السفن البحرية التي كانت تعمل في المصلحة كانت نحو ست وعشرون سفينة ، وهي ذات الاعداد التي وجدت في الشركة العريزية ، وساعدت على حد قول معاصرها على مبارك « على فك الديار المصرية من أسر السفن الأجنبية » وتحقق لمصر من خلالها الاجتهاد حتى زاحمت جميع الدول (٢٠٧) ، وإذا تركنا هذه الأهمية

(٢٠١) أمين سامي : مرجع سابق ، ص ٣ من ج ٣ ، ص : ١٥٥٠ ، - حسن محمد درويش : مرجع سابق ، ص : ٢١ .

- فؤاد كرم : مرجع سابق ، ص : ٧ .

(٢٠٢) الجوائب ( جريدة ) : العدد ٦٢٦ الأرباء ٢٨ ذي الحجة ١٢٨٩/٢٦ فبراير ١٨٧٣ .

(٢٠٣) أمين سامي : للرجع السابق ص ٣ من ج ٣ ، ص : ٥٣٣ ، ٥٣٤ .

(٢٠٤) - د. أحمد عبد المتصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ ، - زكي محمد مجاهد : مرجع سابق ، ص : ٥٧ .

- د. محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٦٢ .

(٢٠٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٠٤ بتاريخ الأحد ٢٤ ربيع أول ١٢٩٤ هـ / ٨ أبريل ١٨٧٧ .

(٢٠٦) د. أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية ( بحث اسماعيل بنسابة مرور ٥٠ عاما على وفاته ، ص : ١٥٢ .

- د. أحمد عبد المتصف : للرجع السابق ، ص : ٧١٧ .

(٢٠٧) حل مبارك : المخطط الجديدة ج ٧ ص ٢ ، ص : ٨٤ .

واتجهنا الى حيز عمل الادارة ، لوجدنا أنه كان على نصلحة وابسورات  
اليوسنة الخديوية أن تغطي الديون المترتبة سماداً لمستعققات العزيرية  
ومصروفاتها ثم تحقق الإيرادات ، حقيقة لقد استغرقت تلك المطلوبات  
سنوات طويلة لكنها لم تلبث أن حقت إيرادات بلغت عام ١٨٧٩ مبلغ  
١١٨١٠ جنيه ، ومن ثم يمكن القول أن أنشطة السفن البحرية كان  
بمقدورها تحقيق أرباح ، ولكن متى حسنت إدارتها ووجلت في ظروف  
ملائمة .

وإذا كان هذا العرض قد تناول الادارة العمومية للبحرية التجارية  
المصرية إبان مسيرتها في فترة البحث ، من خلال عناصرها الثلاث الجمعية  
العمومية ، مجلس الادارة ، ديوان العموم ، في حالة الشركات ، واستمرارية  
ثالثهما في حالة كونها مصلحة حكومية ، فإن هذا التنازل كان يعبر في  
الواقع عن الاطار العام للادارة .

أما الاطار الخاص فهو ما نغني به ادارة السفن ذاتها ، لأن هذه هي  
الركائز الأساسية التي كان يقوم عليها النشاط ، كما أن العاملين في السفن  
ذوي طبيعة عمل خاصة ، لتواجههم في مجتمع السفينة البعيدة في عرض  
البحر ، ومن ثم فقد كانوا أشد حاجة الى وجود نظم وتعليمات تنظم  
علاقتهم بالادارة العمومية ، مثلما تنظم علاقاتهم معا ، وهو ما يعرض له  
الفصل التالي .

## الفصل الرابع

---

### ادارة السفن وشتون الافراد



في أعقاب تناول الإدارة العمومية للبحرية التجارية ، تبدو أهمية الفرد عرض خاص لإدارة السفن ذاتها وشئون أفرادها ، وذلك لكون السفن تعتبر الركائز الأساسية التي يعتمد عليها النشاط ، كما أن السفينة ذاتها تبدو بأفراد عملتها كمجتمع مستقل في عرض البحر ، وهذا المجتمع أشد ما يكون حاجة الى وجود نظم خاصة تنظم مختلف أمور إدارة السفينة على صعيد مهام وتخصصات كل فرد ، وهذا ما يتم تناوله من خلال المنصر الخاص « طاقم السفينة » ويقصد به أولئك الذين يعملون معا في ادارتها ابان الرحلة البحرية .

ولما كانت قد وجدت نظم خاصة بهؤلاء الأفراد عند الاستخدام ، فمن ثم يتم مناقشة ذلك في ضوء الظروف التاريخية وفي اطار ما يعرف في النظم الادارية بـ « شئون الأفراد » ، وهي النظم التي تتضمن - علاوة على الاستخدام - المرتبات والبدلات والمكافآت ونظم الصرف وما يؤثر على حركتها من جزاءات أو عقوبات ، ثم الاجازات والمأكل والملبس والسكن وغيرها ما يكون منظما لواجبات وحقوق العاملين ، ويمكن عرضه فيما يلي :

#### اولا - طاقم السفينة The Crew of a ship

يرى البعض أن لفظ طاقم لشتق من التركية ويقال له داقم أو طاقم أو طاقيم ، وقد رأى البعض الآخر أنها مشتقة من اليونانية Τεμα ثم عربت بمعانيها بصيغة طقم ، وعامة فهي تطلق على المجموعات شديدة العلاقة والتلازم فيما بينها ، والتي ترتبط معا بترتيب خاص ولا تصلح الا متكاملة سواء كانت من الأشخاص أو الأدوات (١) ، ومن ثم فاللفظ يعني مجموعة الأشخاص الذين يؤدون - في تعاون وثيق - عملهم معا في اطار الوحدة الواحدة .

وعلى هذا الأساس فإن اطلاق مصطلح « طاقم السفينة » يعني اجمالا من يعملون بها في تعاون يتفق مع طبيعة عمل السفينة كمجتمع مستقل في عرض البحر ، وكان هؤلاء يتكونون من الملاحين وهيئة الختمة العامة ، حيث

(١) د أحمد السيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٩٤ .

يقوم الملاحون بإدارة السفينة وتسييرها ، بينما تقوم هيئة الخدمة بتقديم الخدمات لأفراد الطاقم والمسافرين ، وكان يرأسهم جميعا الربان أو القبودان الذى يتولى قيادة السفينة (٢) ، ولذا أطلق البعض على هذا الطاقم تسمية « القبودان ومستخدمى السفينة » (٣) ، بينما أطلق البعض الآخر تسمية « المستخدمون » (٤) ، بيد أن تسمية الطاقم كانت أكثر وضوحا ودلالة ، لأن الاستخدام البحرى قد يشمل آخرين عدا هؤلاء فى الموانئ ، ولكن الطاقم هو الذى يقترن بالتلازم مع السفينة ذاتها فى سائر رحلاتها(٥) ، وعامة فإن هذا الطاقم كانت تتحدد أعداداه حسب حجم واحتياجات كل سفينة ، وكان أفراد الطاقم ينقسمون من حيث مركزهم الإدارى الى فريقين: **أولهما** : يسيب السلطة والإدارة وهم سوارى السفينة وضباط الملاحة والمهندسون ورؤساء هيئة الخدمات العامة ، **وثانيهما** : من عليهم طاعة وتنفيذ الأوامر وهم البحارة على اختلاف أنواعهم كمساعدين أو مستخدمين « أنظار » ، بالإضافة الى أفراد هيئة الخدمة كالطهاة والسفرجية والسعاة وغيرهم ممن سيتم تناولهم فى العرض التالى ، وفق ترتيبهم الذى كان يرد بالوثائق (٦) .

## ١ - سوارى السفينة :

يطلق عليه الربان أو القبطان Captain وبالفرنسية Capitaine وقد ذكر البعض أن كلمة ربان دخلت العربية عن الفارسية(٦) ، بينما أورد رأى آخر أن رئيس السفينة وربانها فى الفارسية يطلق عليه « الناخذاه » وجمعه « النواخذة » مأخوذة من نا و « سفينة » و « خذا » سيد (٧) ، ثم الوثائق كان يطلق عليه أحيانا « قبودان » ويرجع أنها كانت عن التركية بمعنى « أمر » حيث يقال « قبودانلق » بمعنى رياسة السفينة (٨) ، بيد

(٣) د. نجيب بكى : مرجع سابق . ص : ٣٦٨ .

(٣) د. محمد كامل أمين ملثى : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، ج ١ ، ص : ١٤٢ ، ١٤٣ .

(٤) كانت هذه التسمية لدى ريبروكان يقابلها Personnel Maritime عن د. محمد طلعت الفينى : دروس فى القانون البحرى ، مكتبة عين شمس ، القاهرة د. ص : ١٤ .

(٥) المرجع نفسه ، ص : ١٤ ، ١٥ .

(٦) راجع ملحق رقم ( ٤ ) ، رقم ( ٣ ) بيان عمالة السفن .

(٦) د. أنور عبد المليم : المعارف البحرية « بحث » تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الاسكندرية ، ١٩٧٣ ، ص : ١٦٨ .

(٧) د. سماد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٢٧٤ .

(٨) محمد على الأسي : مرجع سابق ، ص : ٤١٢ ، ٤١٣ .

أن اللفظ الغالب كان يقال له « سوارى السفينة » (٩) ، بمعنى قائدها ، وذلك حسبما كان يرد في غالبية مكاتبات الفترة ، وكان من ذوى الرتب البحرية .

أما بالنسبة للواجبات والمسئوليات فتكاد تجمع المراجع والوثائق المدينة على أنه كان يتمتع بأهمها على ظهر السفينة في مختلف الجوانب الفنية والإدارية ، ولذلك قيل عنه منذ القدم « أنه هو السيد بعد الله على السفينة » (٩) ، فهو لم يكن متوليا فقط مسئولية القيادة وإنما متابعة جميع أمورهما سواء بالنسبة لأقسام السفينة أو شئون أفراد طاقمها أو ركايبها ومشحوناتهما ، ومتابعة القيودات الدفترية (١٠) ومعاينة المخالفين من أفراد الطاقم المسافرين ، ويقوم بدور موثق العقود والإشراف على قيد حالات الولادة والوفيات في دفتريه الخاصة بالأحوال الشخصية (١١) ، علاوة على المخاطر الأخرى الخاصة ببيومية السفينة وغيرها مما يلزم ، إذ أنه المسئول الأول عن اتخاذ جميع الإجراءات والأمور لانجاح الرحلة البحرية ، ويقوم بتقديم تقرير بحري عقب اتمام كل رحلة بما لا يزيد عن ٢٤ ساعة ، وتقتضى التقاليد البحرية بأن يكون سوارى السفينة آخر من يغادرها حتى في حالة الخطر ، وذلك بعد الاطمئنان على جميع من فيها .

من أجل ذلك كانت ترد تعليمات البحرية التجارية المصرية واضحة في التأكيد على ضرورة حسن اختيار من يتولون قيادة السفن ، ومن ذلك اشارتها الى أن القبودانات الذين يتم استخدامهم « يكونوا من أهل اللياقة

---

(٩) يرجع أنها مشتقة من سوارى الفروسية رمزا للفارس الذي يعقل ظهر الجياد ، أو السارية التي ترتفع لأعلى في كل موضع . الباحث .

(٩) د. نجيب بكير ، سابق ، ص : ٢٦٨ ، وقد أورد مقابلا لذلك العبارة الفرنسية « *Le Seu Maître après Dieu* »

(١٠) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - مجدية ) : سجل م/١/٩ صادر

عربي الإدارة ، رقم ٣٦٢ بتاريخ ٧ ذو القعدة ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٩٠ .

(١١) هذه الدفاتر : سنة جنسية السفينة وحجة الملكية - نسخة من القانون البحري -

دفتر أسماء الملاحين مشارطات الإيجار - تذاكر الصبغة - بوالس شحن البضائع الصادرة -

بوالس البضائع الواردة - قوائم وتذاكر الركاب - دفاتر حالات الطقس وسير الرحلة .

- المصدر نفسه : سجل م/٣/٦ صادر عربي أفندي الإدارة ، رقم ٣٨٧ بتاريخ

١٠ القعدة ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦٢ ) من وكيل وابورات البحر الأحمر الى قومندان بحرية ،

ص - ص : ٢٢٨ - ٢٣٠ .

د. أحمد عبد الهادي : جنسية السفينة : مجلة الحقوق ، السنة الثانية ، العدد

الأول ، يناير - مارس ١٩٤٥ ، ص - ص : ٨٦ - ٩٩ .

د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري وطنى ومختلط ، ج ١ ص - ص :

١٤٣ - ١٦٣ .

بالنظر للمعرومات البحرية والأخلاق الحميدة والأطوار المرضية « (١٢) ،  
والذين يتم اختيارهم من بين قبودانات السفن الحربية ، علاوة على من  
تجرى لهم الاختبارات .

على أن سلطات السوارى لم تكن مطلقة ، وإنما يراعى في تنفيذ مهامه  
بنود القانون البحرى والأوامر والتعليمات التى كانت تصدرها الإدارة (١٣) ،  
وقد سبقت الإشارة لتولى بعض الأجانب هذه الوظيفة فى بعض سفن  
الشركة الجيمنية فى عهد محمد سعيد باشا الى أن صدرت التعليمات لمدير  
الجهادية فى ١٢ ( جادى أول ) ١٢٧٦ هـ ( نوفمبر ١٨٥٩ م ) بضرورة  
تدبير قبودانات من الأهالى ، حتى يتسنى اخراج من تبقى منهم (١٤) ، وذلك  
إبان حركة الترحيب التى واكبت اتجاه الباشا لتلك السياسة ، ثم تم  
استخدام بعضهم ثانية فى مصلحة وإبورات البوستان الخديوية فى عهد  
إسماعيل باشا ، وبين الفترتين كان الربانة المصريون هم الذين يتولون  
أمر السفن التجارية ، مثلما استمرت عناصرهم حتى نهاية فترة البحث  
وقد حلت الوثائق بأسماء الكثيرين منهم ، ومنهم من أثبت تفوقه واستحق  
الترقية الى رتبة القائمقام بحرئ ( عقيد بحرئ ) (١٥) ، وكان من بينهم  
القائمقام سرحك بك الذى كان قائما للسفينة الدقهلية ، ثم رقى بعد ذلك  
حتى صار « باشمعاونا لنظارة البحرية » ، ثم « ناظرا لدار صناعة بولات  
والانجرارية » (١٦) .

---

(١٢) دار الوثائق القومية ( خضعات - جيمنية ) : سجل م/١/٦/٨ صادر عربى  
الإدارة ، رقم ١٢ فى ٢ ج ( جادى أول ) ١٢٧٦ هـ ( نوفمبر ١٨٥٩ ) من المدير الى ناظر  
الجهادية ، ص : ١٢ .

(١٣) كانت أكثر القيود حول عدم حق فى شحن خصوصيات بدون إجازة ، وللمزيد : -  
فيليب جلاذ : مرجع سابق مج ٤ ، الإسكندرية ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ .

(١٤) نفسه ، رقم ٢٥ بتاريخ ١٢ ج ( جادى أول ) ١٢٧٦ هـ ( ديسمبر ١٨٥٩ )  
من مدير للجيمنية الى مدير الجهادية ، ص : ٢٢ .

(١٥) راجع ملحق رقم ( ٤ ) بيان السفن وأسماء قادتها .

(\*) الأمير آلئ سرحك بك الأكبر .. ولد فى ريتنو بكريت ، وأبوه إبراهيم باشا  
ال مصر مع كثيرين وكان عمره لا يتجاوز السادسة ، تلقى علومه بقصر المينى سنة ١٨٢٥ م  
ثم نقل الى المدرسة البحرية برتبة مساعد ثان بفرقاطة الصغرى سنة ١٨٣٠ ، ثم نقل  
مع المدرسة الى فرقاطة البحيرة سنة ١٨٣١ برتبة مساعد أول فى حرب الشام وصار يترقى  
الى أن عين سنة ١٨٤٧ قبطانا أول وأتم عليه برتبة الصاغفول أغاسى ، وقد اشترك فى  
حرب القرم وكريت ، وكان قبودانا للباخرة الدقهلية من سفن المزينة والد إسماعيل  
سرحك مؤلف حقائق الأخبار عن دول البحار ، توفي ١٨٨٧ . للمزيد : المصدر نفسه ، -  
زكى مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٢٧ ، ٢٨ .



## ٢ - ضباط السفينة :

وكانوا من ذوى الرتب البحرية ، تراوح عددهم بين ثلاثة وأربعة تبعاً لاحتياجات كل سفينة وفي مقلمتهم « المفردات » وكان على السوارى فى بيانات ترتيب عمالة السفن (٥) ، وكان فى ذلك متسقاً مع واقع واجباته ومسئوليته اذ كان نائباً للسوارى « القائد » ويعاونه فى مهامه ويشاركه مسئولياته سواء بالنسبة للسفينة أو حولاتها ، وكذلك متابعة الإصلاح ، وكان شاغل هذا المنصب شخصاً واحداً لا أكثر ، وكانت رتبته البحرية تلى رتبة السوارى فى غالب الأحيان ، وكمرادف لفظ « المفردات » فى الوثائق ، كانت تطلق عليه بحوث البحرية « كبير الضباط » ، وقد ذكرت هذه البحوث أنه كان المسئول أمام الريان عن « قسم السطح » فى ادارة السفينة ، ويتواجد فى غرفة القيادة فى وددتى الصباح والمساء خاصة لمتابعة اجراءات الرصة الفلكية ، ولا تنقطع صلته ببقية الورديات ، كما أنه مسئول مباشرة عن شحن البضائع فى أماكنها ويقوم على إصلاحاتها، كذلك عن حسابات توازن السفينة وفى مسئوليته دفتر الحوادث والعيانة وأوامر التشغيل والمناورات ، بالإضافة الى مسئوليته عن الأمن والنظام تبعاً للأوامر الصادرة من السوارى ، ولديه استملاء خاص لتدريب ومتابعة ضباط الملاحة المساعدين له وكذلك الطلبة البحريين ، علاوة على ضرورة تمتعه بالديبلوماسية لحل أية مشكلات تعترض سير العمل ، ولذلك تعتبر وظيفته ادارية وفنية وتنفيذية وقيادية ، ولذا قيل عنه أنه يمارس مهامه « فى خير مدرسة لاعداده لأن يكون رباناً قديراً معتزلاً » (١٦) .

وتبعاً لهذه الأهمية فقد شهدت البحرية التجارية المصرية من بين رجالها من تبوأ مركزاً هاماً بعد أن كان مفردات من قبل ، ومن هؤلاء محمد أمين توفيق باشا ( ١٨٤٣ - ١٨٩٨ ) الذى عين بأحدى بوأخر الشركة المصرية ( ١٨٦٤ ) برتبة ملازم أول بحرى ، وأصبح مساعداً لسليمان بك أبو داود سوارى سفينة طنطا (١٧) ، ثم رقى الى رتبة الصاغ بحرى ( رائد ) عام ١٨٧٠ ثم مفردات لسفينة حربية ثم قبودانا لأحدى بوأخر مصلحة وإبورات البوصة الخديوية فى البحر الأحمر ، وقد شارك

(\*) راجع الملحق رقم ٢ ، ٣ .

(١٦) عبد الحميد حدى : البضائع الثقولة بحراً والناحية بها « شايب أول » بحس غير منشور بمعهد دراسات الضباط البحريين الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية ١٩٧٥ ، ص - ص : ٣٨١ - ٣٨٥ .

(١٧) راجع ملحق رقم ( ٤ ) بيانات السفن البخارية التى آلت لمصلحة الواپورات الخديوية .

في حملة الحبشة وعن قيودانا للفرقاطة الحربية محمد علي في الحرب الروسية (١٨) .

وكان يعاون المفردات في المهام بقية الضباط ، الأول اليوزباشى بحرى ( تقيب ) والثواني والثالث من بين الملازمين ويقال لهم « ضباط الملاحة » ، وكانت أهم مسئولياتهم هي الأمور المتعلقة بالإرصاء وخطوط السير بالنسبة للخرائط والنشرات الملاحية والشحن وأوراق البضائع واجراءات الصيانة ومختلف الأمور الملاحية بالإضافة الى متابعة أجهزة الأمن وأجهزة غرف القيادة ، علاوة على مراقبة الورديات وتنفيذ ما يصدر من السواري ، وتجدر الإشارة الى أن السفينة كانت تنقسم الى عدة أقسام بغرض النظافة والصيانة حسب حجم كل منها ، فالكبيرة مثلا كانت أقسامها « مقبم وسط أمامي - وسط خلفي - مؤخرة » والمتوسط أو الصغيرة « مقدم - وسط - مؤخرة » ، وكلن يرأس الإشراف على كل قسم منها ضابطا من هؤلاء الضباط ، ويكون مسئوليا عن أفراد مجموعته (١٩) .

### ٣ - مأمور السفينة :

كانت هذه الوظيفة وجنا بإيطار السفينة في رحلة بحرية مجهولة المسالك بالنسبة للطلقات الفعل القائم بالإهولة، ولذلك يرجع انها كانت مؤقتة حيث لم تكن تظهر في كشوف تربيئات العمالة الدائمة في السفن، وكان يطلق على شاغلها كوماندر Commander ولم يرد ذكره في بحوث البحرية ، وانما في وثائق الشركة المجيدية ، وفي إشارات خاصة بتعيين قيودان أجنبي يدعى لورانس زرب مأمورا لسفيرة إحدى السفن (٢٠) ، وإشارة أخرى لتعيين واحد بقيودان أجنبي (افرنكي) في كل سفينة أثناء تسيورها بطريق الرأس وذلك أثناء إبحار سفن المجيدية من البحر الأحمر الى

---

(١٨) ذكرى محمد مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٤٤ ، وقد أضاف انه رقى سنة ١٨٨٠ الى رتبة القابضام ، وتولى نظارة دار الصناعة بالإسكندرية ، ثم مأمور السفن البحر الأحمر ، وتال سنة ١٨٨٧ رتبة اللواء .

(١٩) عبد العزيز أبو قنديل : التنظيم الداخلي للسفينة ، مجلة الاسطول ، العدد الثالث عشر ، السنة الرابعة ، يناير ١٩٥٦ ، ص : ٣٠ .

(٢٠) دار الوثائق القومية ( دواوين الختمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٣١ صادر عيسى افرنكي ، مكانية بتاريخ ٣ محرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى القيودان لورانس زرب عن بيان مأموريته ، ص ص : ٢٢٢ ، ٢٢٣ .

— : سجل م/٨/١/٦ صادر المجيدية ، رقم ١٣ غاية صفر ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى طاهر قيودان سواري نجد ، ص : ١٠٦ .

الاسكتلندية ، وقيل أن هؤلاء « حلا » ( ٢١ ) ، وكان يتم اختطاف المية بهذه التعميمات لكونهم أجانب وفي رحلات بحرية بعيدة .

وقد جاء توصيف عقل هؤلاء قيما أشارت إليه مخاطبة إدارة المجيدية الى القبودان لورانس زرب بأنه مسئولاً عن إدارة سفينة السفينة مسدة اسالتها لهذته واعمال الشراع اى الاتجاه والتأورات البحرية وأما الادارة العمومية فهي من مسئولية القبودان المصرى اى السوارى ( ٢٢ ) ، على أن هذا التعمين كان يستتبعه وجود أفراد أجانب آخرين فى مهام مساعدة ، وكانت تنتهى مهامهم بانتهاء المهمة المينئ لها .

ويرجح أن هذه المهام كانت رهنا بعلم خبرة بعض قادة السفن بالابحار فى مناطق بعيدة ، ومن ثم كان ينتدب بعض الأجانب لهذه الوظيفة . وتجدر الاشارة الى أن الربانة المصريين قد قاموا بهذه المهام بعد ذلك . ومن ثم لم يظهر هذا المسمى فى وثائق البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، كما يلاحظ وجود ثمة تماثل بين هذه الوظيفة اللاحقة - القلاووظ ، ( ٢٣ ) ، ولكن اختلفت هذه الأخيرة فى كونها ضمن قوة العمل الدائمة فى السفينة ويرأسها السوارى ، أما محاولة تمييز مأمور السفينة فان ذلك لوجوده فى رحلات طويلة مجهولة للسوارى ، على عكس الخبرات التى يكون قد اكتسبها السوارى مع القلاووظ التابع لرؤاسته .

#### ٤ - القلاووظ :

كانت ترد هكذا فى الوثائق « قلاووظ » ، وأوردها الأنسى بصيغة « قلاغوز ، قلاوز » بمعنى دليل ربان السفينة ( ٢٣ ) ، وذكرته الدكتور سعاد ماهر « قلاووظ » وهو الدليل الذى يعرف عند الأوربيين باسم Pilot الذى تأخذه السفن عند دخول الموانئ أو مرورها على السواحل الخطرة أو المضائق ، ويكون عادة بين المارفين بفنون الملاحة لتسيير السفن والواقفين على تسيير الرياح ومجارى المياه والتيارات وعن المظلمين على العلوم الفلكية وغيرها . ولذلك كان يجلس عند المبرة ( ملقمة السفينة ) ( ٢٤ ) ، بيد أن

- ( ٢١ ) - : سجل م/١/١٠٤ : صادر المجيدية ، رقم ١٦ بتاريخ ١٢ هـ ( نك القصة ) ١٢٧٨ ( مايو ١٨٦٢ ) من المدير الى سعادة عربان بك بالمية ، ص : ١٠ ، - مسجل م/٢/٣/٦٠٤ رقم ١٦ تاريخه من المدير الى عربان بك ، ص : ١١٠ ، ١١١ .
- ( ٢٢ ) - : سجل م/٣/٣/٦٠٤ ، مكتبة بتاريخ ٣ صرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى القبودان لورانس زرب ، ص : ٢٢٣ .
- ( ٢٣ ) راجع ملحق رقم ( ٢ ) - ملحق رقم ( ٣ ) بيان ، ترغيب عائلة السفن .
- ( ٢٤ ) محمد عل الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٤٧١ ، ٤٧٨ .
- ( ٢٤ ) د سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ١٣٦ ، ٢٨٧ .

هذا السياق يختلف تفسيره في ضوء الظروف التاريخية لفترة البحث حيث ينطبق هذا القول على المرشدين الذين تستعين بهم السفن لمهام مؤقتة من فئات الارشاد التي تتواجد في الموانئ ، على عكس القلاووط الذي كان ضمن قوة عمل السفينة أى تم تعيينه على صفة الدوام ضمن أفراد الطاقم ، أما حين تكمل بأنه « يتواجد القلاووظة في السفن » ، يكون رؤساء السفن عبارة عن قواد أو مديرين تتعلق بهم ادارة السفن فقط « (٢٥) » ، فان ذلك يتداخل مع طبيعة مهام مامور السفرية الذي كانت تحتاجه السفن في الرحلات البعيدة ، الغير معتادة المسلك بالنسبة للسواوى .

وفي هذا المجال فان البحوث القانونية تفرق بين المرشد والذي نعني به القلاووط المعين في طاقم السفينة ، وتذكر أنه مرشد موكل اليه بصفة مستمرة توجيه السفينة وقيادة سكانها ( دفتها ) ويعرف بالانجليزية Rudder وبالفرنسية Couvernail وما هو الا بحار يختاره الريان من أفراد الطاقم ، ولذا ينظر لأخطائه على اعتبار أنها أخطاء الريان نفسه، الذي لا ينتسب الى الطاقم (٢٥ م١) ، وهذا على عكس المرشد Pilote وكما هو واضح فان هذا القلاووط كانت تختلف حدود مسئولياته عن مامور السفرية الذي كان مسئولاً عن انجاح مسيرة الرحلة رهن مهمته المعين لها ، كما تختلف عن طبيعة عمل مرشد الميناء أو المضيق التي كانت رهنا بمساحة مائية محددة .

نخلص من ذلك الى أن القلاووط كان من أفراد الطاقم الدائمين ومسئولا أمام السواوى عن المهام الارشادية للسفينة أثناء رحلاتها البحرية .

#### ٥ - الحكيم :

كان يرد هكذا في الوثائق « حكيم » ويقصد به طبيب السفينة ، وقد أشارت وثائق المجيدة الى تعيين حكيم بكل سفينة قبل أغسطس ١٨٥٩ ، وقد كانت ماهيته الشهرية ٥٠٠ قرش بالإضافة الى ٤٥ قرش بدل تعيين، ويرجع أن هؤلاء الأطباء كانوا في بداية الأمر من الأجانب ثم تم استخدام مصريين حيث جاء في إحدى المكاتبات المؤرخة أول يوليو ١٨٦٠ م أنه « صار تعيين أول حكيم من الحكماء أبناء العرب وفي يومين من تاريخه يتوجه للسويس » (٢٥ م٢) ، وكان المتبع في ذلك هو مخاطبة البحرية التجارية

(٢٥) المرجع نفسه ، ص : ٢٨٤ .

(٢٥م١) د. محمد كامل أمين ملحق : الفلاح الداخلية في التشريع العربي .

ص ، ص : ١٢٢ ، ١٢٣ .

(٢٥م٢) دار الوثائق القومية - دواوين الخدمات - مجدية ) : سجل م/١/٨ صادر -

لمجلس عموم الصحة كي يتم ترشيح ما تحتاجه من الأطباء (٢٥ م ٣) ، وبعد أن ساءت أحوال الشركة الجديدة تم اقتصار تواجد الأطباء على اثنين فقط في مينائي السويس وجده بالبحر الأحمر لتلبية الاحتياجات بدلا من تواجدهم بكل سفينة (٢٦) ، وأينما وجد الطبيب كانت توافقه اجازة ( اجازات - صيدلية ) لصرف الأدوية الطبية التي تقرر للمرضى من الطاقم أو الركاب ، وهو الذي يقرر مدى الراحة التي يحتاجها المريض من أفراد الطاقم في ضوء احتياجاته المرضية ، وكان يعاونه ضمن تشكيل الطاقم فرد يقال له « تومرجي » أو « تمارجي » .

وفي عهد اسماعيل باشا حيث تم تأسيس الشركة المصرية ، اتخذ مجلس ادارتها قرارا في صفر ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) « بأن يكون بكل سفينة واحد حكيم برتبة يوزباشى وماهيته شهرى ٧٥٠ قرشا (٢٧) ومع التحول الى الشركة الميزية التي زيدت أعداد سفنها ، ويرجع علم وجود الأعداد المطلوبة من الأطباء المؤهلين ، ولذلك اضطرت الى استصدار أمر كريم من اسماعيل باشا بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٦) بالاستعانة بالتلامذة المتفوقين في المدرسة الطبية ، وكان منهم شخص يدعى أحمد عمر تم الانعام عليه برتبة ملازم أول لحى أكثر من عام عل استخدامه بأحدى سفنها (٢٨) ، وكانت قد اضطرت للإعلان عن حاجتها لأطباء بماهية شهرية من ٢٠ الى ٢٥ جنيا (٢٩) ، ولعل هذا التدرج في قيمة ما أعلنت عنه الشركة كمرتب للطبيب كان يعكس الأهمية التي أولتها البحرية التجارية المصرية للرعاية الصحية في السفن ، حتى بدأ وجود الطبيب أساسيا في أطقم السفن (\*) .

= عربى أرتكى الادارة ، بتاريخ غرة يوليى ١٨٦٠ من المدير الى الدكتور بوليل الحكيم ، ص : ٢٢ .

- سجل م/٢/١/٦ رقم ٨٥ بتاريخ ٤ (ربيع الثانى) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى سوارى وابور جنة ، ص : ٣٥ .

(٣٢٥) - : سجل م/٢/٤/٦/٢ وارد للجديدة ، رقم ١١٦٤ فى ٥ ص ( صفر ) ١٢٧٦ أغسطس ١٨٥٩ ، من الترسانة الى الجديدة ، ص : ٥ .

(٣٦) سجل م/٣/١/٦ صادر عربى أرتكى ، رقم ٥٢ فى ٢٩ ربيع أول هـ (نوفمبر ١٨٦١) من المدير الى حسن الفندى الحكيم ص : ٨٤ .

(٢٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : مطبعة دون رقم أو عنوان ، قرار جمعية القومانية المصرية لسنة ٩/١٦ صفر ١٢٨٠ هـ .

(٢٨) - (ديوان مية) : دفتر ١٩١٩ أوامر عربى ، أمر كريم رقم ٩ بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) من الجزيرة الى ديوان الداخلية ، ص : ٢٠ .

(٢٩) (خدمات - عزيزية) : مطبعة قرارات مجلس الإدارة ، صورة قرار بتاريخ الثلاثاء ١٠ رجب ١٢٨٢ (نوفمبر ١٨٦٥) .

(\*) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عائلة السفن .

وتجدر الإشارة الى أنه كان يرد في إعلانات مصلحة وأبورات البوستة الجديدة تنويها عن وجود « طبيب ماهر » بكل سفينة « وخاصة » لخدمة الحريم (٣٠) ، ونظرا لهذه الأهمية فقد دأبت المراجع القانونية على اعتبار الطبيب ضمن الفريق الرئيسي المسئول في السفينة ، واعتبره البعض منها في حكم ضابط الملاحة ويلحق بهم ، وهو رغم استقلاله في عمله الفني إلا أنه يخضع للريان من الناحية الإدارية (٣١) .

## ٦ - الخوجة :

من أفراد الطاقم وهو يقابل الضابط الإداري (\*) Paymaster وقد كانت مسؤوليته عن تحرير يومية السفينة التي يمتثلها السواري وفيها تفاصيل حركة السفينة في رحلاتها البحرية بالإضافة الى مسؤوليته عن دفاتر وسجلات أخرى منها دفتر الأمد ( المأكّل ) والرفث ، وكان يترتب على حركة هذه الدفاتر ما يتم صرفه لكل فرد من أفراد الطاقم من مستحقات مالية أو عينية ، وهو المسئول عن المراجعات والتسويات مع ديوان العموم (٣٢) ، وقد كان يساعد في تأدية مهامه مساعده كان يقال له « مخزنجي » أي أمين المخزن ، في غالب الأحيان ، وتجدر الإشارة الى وجود مساعده بلوك وكان من بين الصف ضباط ( الكدكلية ) ويعني أمين بلوك أي قسم (٣٣) ، ويل رتبة الملازم ، وكان من مساعدي الضباط ولكن دون إشارة واضحة لمساعدته الخوجة أو أنهم .

## ٧ - الهندسون البخاريون :

هم الأشخاص الذين يتولون إدارة آلات السفينة (٣٤) ، وقد كانوا ذو أهمية خاصة لاستخدام البخار في السفن التجارية ، ولذلك كانت

- (٣٠) الجواب : العدد ٥٢٣ بتاريخ الأربعاء ١٢ ربيع الأول ١٢٨٨ هـ / ٢١ مايو ١٨٧١ .  
(٣١) د . أميرة صفدي : مرجع سابق ، ص : ٢١١ ، - د . طلعت الفقيمي : دوس في القانون البحري ص ٢٤٠ ، - د . نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .  
- د . طلعت الفقيمي : دوس في القانون البحري ص : ٢٤٠ ، - د . نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .  
(\*) أفاد بذلك بعض المسئولين في أكاديمية النقل البحري اثر مطابقة إجراءات الأبحاث .  
(٣٢) دار الوثائق القومية ( دواوين الخيماط - جديدة ) : سجل م/٢/٣٦ صادر عربي أفركي ، رقم ١٨ و ( ذو الحجة ) ١٢٧٨ هـ ( مايو ١٨٦٢ ) من مذير الرايورات الى يعقوب أفندي وكيل المصلحة ، ص : ١٠٠ . وللزيد راجع ما سيتم تناوله في « التقييمات » من هذا الفصل .  
- سجل م/١/٦١ مساحد عربي قلم الإدارة ، رقم ٥٠٨ في ٦ شرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ ) من المدير الى إبراهيم قبودان سواري حجاز ، ص : ٢٤٤ .  
(٣٣) د . حليم بحروس : مرجع سابق ، ص ٢ ، ص : ٢٦٧ .  
(٣٤) د . نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .

أعدادهم تتراوح بين ٣ - ٤ مهندسين في السفينة الواحدة ، فهم أربعة في السفن الكبيرة ، وكانوا ثلاثة في المتوسطة أو الأصغر (\*) ، وهنا نجد الإشادة إلى أن النظم المتبعة في إنجلترا ، كانت تنص على وجود ثلاث شهادات بحرية هي مهندس أول ممتاز ، ومهندس أول ثم مهندس ثان ، وكان يشترط للمهندس الثاني تمضية أربعة سنوات في الورش ونصف السنة في البحر ، ويشترط للمهندس الأول تمضية سنة ونصف أخرى في البحر للتقدم لامتحان مهندس أول ممتاز ، ويعفى حامل الدرجة الجامعية من نصف مدة الورش ، أما في فرنسا فكانت توجد ثلاث درجات أيضا مهندس أول وثاني وثالث ويشترط لامتحان مهندس ثالث تمضية أربع سنوات في البحر .

#### ٨ - التلامذة البحريون ( تلامذة شرك ) :

ارتبط تواجد التلامذة البحريون في السفن التجارية بمحاولة النهوض بالأمور الملاحية في عهدى سعيد باشا ، وإسماعيل باشا ، حيث كان ذلك محترنا بأحياء التعليم البحري (\*\*) ، وكان على السفن التجارية أن تقوم بدور في هذه النهضة ، لذا نصت لوائح البحرية التجارية المصرية على أن يوضع في سفنها تلامذة بحريون وبما لا يزيد عن ستة تلامذة في كل سفينة (٣٥) ، وكان ذلك يعنى إكسابهم التدريب العملي في البحر ، وحسبما جاء في الأوامر الخديوية فإن المدة التي كان يقضيها كل تلميذ في السفن كانت تتراوح بين سنة ونصف إلى سنتين (٣٦) .

وقد ذكر البعض أنه كان يتم قبولهم في المدرسة وهم في سن الثالثة عشرة أو الرابعة عشرة وكانت مدة الدراسة ٣ سنوات ، وبعد تخرجهم كانوا يرقون إلى رتبة « أسيران » أى طالب ممتاز ويتم توزيعهم على

(\*) داجع ملحق رقم ( ٢ ) ، ملحق رقم ( ٣ ) بيان ترتيب عمالة السفن .  
 (\*\*) مع تولى سعيد باشا الحكم اهتم بإنشاء مدرسة بحرية غير أنها أعملت في أواخر حكمه ، إلى أن عاد الاهتمام بها ثانية وبصورة أكبر في عهد إسماعيل باشا ، وكانت بدايتها على ظهر السفينة « الزرع نمرة ١ » واختير لها ٢٢ تلميذاً ممن اتوا دراستهم الابتدائية في مدرسة الاسكندرية ، نقلوا بعد ذلك إلى وإجر النيل الذى سعى القبول ، ثم نقلوا بعد ذلك إلى الباشرة « شرجاد » بالسويس ، إلى أن تم افتتاح مدرسة في ترسانة الاسكندرية تحت نظارة الانجليز ماكيلوب McKillop ثم تولى نظارتها المصرى عبد الرزاق مايو ١٨٧٥ - أبريل ١٨٧٩ ، وكانت تتبع منذ إنشائها ديوان المدارس ثم أصبحت منذ ١٨٧٥ - أبريل ١٨٧٩ ، وكانت تتبع منذ إنشائها ديوان المدارس ثم أصبحت منذ محرم ١٢٨٦ هـ/ ١٨٦٩ قابعة لديوان البحرية - السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ١٥٥ - ١٦٠ .

(٣٥) داجع نظامات البحرية المصرية ، - نظامات باليزية .

(٣٦) أمين سامى : مرجع سابق ، مع ٤ من ٣ ، ص : ٨٢٥ .

السفن (٣٧) ، وتأتى علاقتهم بالطاقم من كونهم يتواجدون على ظهر السفينة أثناء تادية العمل البحري ، وقد اعتبرهم البعض ملحقين بضباط الملاحة حيث يمارسون اختصاصات الضباط ولكن تحت اشرافهم (٣٨) ، وهم الذين كانت تمنحهم وثائق البحث « بتلامذة شرك » وتراوحت اعدادهم الفعلية في كل سفينة بين ٢ - ٣ تلميذ (٣٩) ، وأما اصالهم فكانت تشمل التدريب والعمل في مجمل أقسام السفينة ، أما القول بأنهم تلامذة شرك ، فإن ذلك يرجع من كونهم عوملوا وفق نظم دفترية خاصة بمتابعة حالة كل منهم على حدة ، أو لكون عملهم بصفة مؤقتة رحنا لمدة تدريبهم ، حيث كان يحل بدلا منهم آخرون .

#### ٩ - الباشا رويسا :

الكلمة ذات مقطعين أولهما « باش » أو الباش من التركية أى الرأس وتستعمل بمعنى الرئيس وذلك بوضعها قبل اسم الصنعة أو الوظيفة مثل باشكاتب ، وإذا جاءت في آخر الكلمة مثل حاكمباشى يلحق بالشيخ ياء (٤٠) ، والقياس بهذا الشكل ينقلنا الى التطبيق رفق المقطع الثانى فيكون باش ريس أو ريس باش ، ولكن ريس ذاتها تحمل معنى اللفظ فى الدلالة على الرئيس أى مرادفة للباشى ، ومن ثم فلا يمكن تفسير هذا فى ضوء اللغة وإنما فى ضوء مصطلحات رجال البحرية ، ففى السفن قبل استخدام البخار كانت تنقسم رتب الكدكلية ( الصف ضباط أو ضباط الصف ) الى « ريس كامل » يقف على خيمة أكبر « صارى » ،  $\frac{1}{4}$  ريس على الصارى الأمامى ،  $\frac{1}{4}$  ريس على الصارى  $\frac{1}{4}$  ريس يقوم بلم ( جمع ) الشراع مع الأنفار البحرية (٤١)، وهذا يعنى أن فئات الرويسا تشارك معا فى توجيه وقيادة السفينة بصفتهم مساعدين ، وكان من اثر تعدد هذه الفئات التى تحمل لفظ ريس بين مقاطعها أن أقرن كبيرهم أو أعلاهم مرتبة بالكامل أى باش ريس ويتبعه الآخرون تبعا لأهمية الصارى الذى يقوم بخدمته كل منهم .

وتجدر الإشارة الى أن كلمة ريس Rais هى من الكلمات العربية التى دخلت الأوروبية ، وكان يقال قديما لالمظبطان أو الرئيس أى المسئول

(٣٧) د. أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٥ . وللمزيد حول المدرسة ومختلف المنظم : السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ص - ص : ١٥٥ - ١٦٢ .

(٣٨) د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٢ .

(٣٩) راجع ملحق رقم ( ٢ ) ، ملحق رقم ( ٣ ) بيان ترتيب ضللك السفن .

(٤٠) د. أحمد التميمي سفيان : مرجع سابق ، ص : ٣٦ .

(٤١) د. أحمد عبد المصنف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٢ .



عن توجيه السفينة سوله بالريخ أو بالمجديف وكذلك عن الرسو (٤٢) ،  
وعامة فيصد استخدام البواخر حذرت هذه المستعبدات في السفن البخارية الى  
« باش ريس » ، ويليها في الأهمية والمسئولية الرئيس ، ثم اختصر الرجب ريس  
الى « ربريس » ثم بحرى ماهر وأخيرا بحرى (٤٣) .

وقد استحدثت في السفن البخارية مسميات لوظائف أخرى منها  
« ربح ريس ارمه » ، ويقصد به المسئول عن الإحوات التي تقسم المكونات  
الثابتة والمتحركة في صواري وتند وستائر السفينة ، وكذلك « البكروات  
والسلاسل » وما يكون في عدادها (٤٤) .

كما أنه في حالة الإشارة الى تواجد باش ريس واحد في السفينة ،  
فإن ذلك يكون في بعض الأحيان لأنه قد يشترك أكثر من فرد في حمل  
نفس الرتبة في أحيان أخرى من الفئات التالية ( الارمة - الدومن ) وإذا  
كان قد وجد ربح ريس ارمه ، فقد وجد كذلك « ربح ريس دومن » (٤٥)  
وهذا يكون مسئولاً عن دومان السفينة أى دفتها ، وهذا يقودنا الى الموننجية  
وغيرهم في العنصر التالي .

## ١٠ - الموننجية :

وهي من التركيبة نسبة الى « الدومان أو دومن » : دفة السفينة(\*) ،  
و « الجى » أداة صفة النسب للصنعة ، أى القائمون على ادارة وملاحظ  
دفة السفينة (٤٦) ، وفي وثائق البحرية التجارية المصرية كان يتم تعيين  
« دومنجى باشا » أى ريس ، يليه « دومنجى ثانى » ، وذلك في كل سفينة .  
بالإضافة الى أنفار دومنجية تتراوح أعدادهم بين ٤ - ٨ (٤٧) حسب  
احتياجات كل سفينة ، وكان هؤلاء يتعاونون فيما بينهم في تشغيل الدفة  
وتوجيه السفينة ، وقد جاءت بمؤلفات الأدميرالية البريطانية أنه كان يتولى

(٤٢) د. أنور عبد المليم : مرجع سابق ، ص : ١٦٩ .

(٤٣) د. أحمد عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٣ .

(٤٤) للمزيد : الأدميرالية البريطانية : الفن البحري العام ، ج ١ ( ١٩٦٥ ) ، ص -

ص : ٣١٥ - ٤٢٥ .

(٤٥) راجع ملحق رقم ( ٢ ) ، رقم ( ٣ ) : بيان عمالة السفن .

(٤٦) وينطلق من دفة السفينة « السكان » ، وهى « بانها » تصح من كلمة « الدفة »

« الفؤلة » ، « أميل لودليج : البحر المتوسط ، ترجمة عادل زعيتر ، دار المعارف ، مصر

١٩٥٢ ، عامش ( ١ ) ص : ٩ .

(٤٦) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٣٧٢ ، وللمزيد حول تفاصيل المهام :

الأدميرالية البريطانية - المختص في الفن البحري ، ص ص : ٤٨٠ ، ٤٩٠ .

- الفن البحري العام : جزء ٢ ، ص - ص : ١٠٦٢ - ١٠٩٧ .

(٤٧) راجع ملحق رقم ( ٣ ) : بيان عمالة السفن .

الرئاسة صف ضابط بحرى ، وكان يوجد فى كل نوبة عمل ضابط عليه مراقبة مؤشرات وعلامات الاتجاه (٤٨) ، وقد وجد دومنجية من بين الأجانب فى بعض الفترات .

وعلى الرغم من هذا التخصص المحدد ، فإن الوثائق قد أشارت الى أن الدومنجي الثانى والربع ريس دومنجي ، كانا يقومان بحياكة القماش الذى يلزم للثبته كالخيام والأشرعة ، مع بعض الأنفار البحرية أحيانا ، وذلك فى ورشة بتوكيل السويس أو ورشة الترزية بالاسكندرية (٤٩) ، وذلك بالإضافة لتخصصاتهم الأصلية .

## ١١ - يلكنجية :

وهى من التركية حيث اليلكنجي النوتى المهيء للشرع ، وهى بصفة النسب لمن يقوم بتشغيل وملاحظة اليلكن : قلع أو شرع السفينة ، وكان يوجد يلكنجي واحد بكل سفينة ، وذلك حسب بيان العمالة (٥١) ، وإن كان يرجح وجود مساعدين له ، وذلك لاحتياج الأشرعة لطاقة عمل أكبر ، سواء لأجسامها أو تمدها ، وقد يكون هؤلاء قلة من بين الأنفار البحرية الذين تراوحت أعدادهم بين ٣٠ - ٤٠ بكل سفينة .

## ١٢ - الباش سفرجية :

ويعنى به الرئيس المشرف على من يقدمون وجبات الطعام فى السفينة ، وفى بعض الأحيان كان يطلق عليه « الباش سفرجية وباش سقاوات » ويقصد به المسئول الأول عن المأكول والمشرب وكان يتم تعيينه ضمن أفراد الطاقم (٥٢) ، على أنه يلاحظ أن تقديم هذه الاحتياجات سواء بالنسبة للطاقم أو الركاب كان يتم فى بعض الأحيان عن طريق متعهدين ، وفى أحيان أخرى عن طريق مختصين فى السفينة (\*) ، وفى كلتا الحالتين فإن هذا « الباش » كان المسئول الأول أمام السواوى عما يتم تقديمه على ظهر السفينة ، وتجدر الإشارة الى أنه كان يتم فى بعض الأحيان تعيين خادم يقال له « كمرير أو قمرير » للرجال ، وفى أحيان أخرى كان يتم تعيين

- 
- (٤٨) الاديرالية البريطانية : التخصص فى الفن البحري ، ص - ص : ٤٨ - ٥٠ .
  - (٤٩) دار الوثائق ( دواوين الختمات - عزيزية ) : مطبعة الوابورات ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ ( يناير ١٨٦٧ ) أمر ادارى من وكيل الصوم الى توكيل السويس بخصوص تدريب دومنجية أبناء عرب بدلا من الأجانب .
  - (٥٠) محمد على الألى : مرجع سابق ، ص : ٥٥٢ .
  - (٥١) راجع : ملحق رقم ( ٢ ) ، ملحق رقم ( ٣ ) بيان عمالة السفن .
  - (٥٢) راجع : المصدر نفسه .
  - (\*) سيتم تناول المزيد فى المصدر الخاص « التسيينات » من هذا الفصل .

خادمة « كمريرة أو قمريرة » لخدمة النساء (\*) ، وقد وجدت هذه التبعينات بشكل خاص في سفن الشركة العزيرية ربما للتطور الملحوظ الذي شهدته سفن هذه الشركة للحاق بما كان في السفن الأجنبية .

### ١٣ - الباشى عطشجي :

قيل أن الكلمة في الأصل التركي كانت أتشجي وتعني وقاد ، وقالها العرب « عطشجي » جريا على ما اتبعوه في التعريب من قلب الهمزة المفتحة « عينا » (٥٣) ، وحسيما جاء في الوثائق فإن الباشاعطشجي كان الرئيس المسئول عن الذين يقومون بالتزييت والصيانة لأدوات وآلات السفينة (٥٤) ، وكان يطلق على مساعديه عطشجية وكانت أعدادهم تتراوح بين ١٢ - ١٨ فردا في كل سفينة (٥٥) .

### ١٤ - عشبي اول وثاني :

يرجح أنها كانا مسئولان عن تجهيز مستلزمات التشغيل البخارى من فحم وزيت حيث المسئولية الأولى للعشبي اول ، وثانيه العشبي ثانى ، غير أنه كان تواجد الاثنان في السفن الكبار ، وأحدهما فقط في السفن الأصغر (٥٦) ، وفي بعض الأحيان كان يقال كمورجي وتعني الفحم أى المسئول عن اعداد الفحم في الموقد البخارى وهي مأخوذة عن كومورلك : مخزن الفحم وتختلف بطبيعة الحال من كومر كجي التى تعنى مدير الجمارك (٥٧) .

### ١٥ - قنديل جاووش ووقادجي :

يرجح أنه كان الفنى المسئول عن الاشعار البخارى ومراقبة التشغيل والتزود بالوقود ، وذلك لتلازم مهام قنديل الاشعال مع طبيعة عمل الوقاد بمقابلها التركي الأتشجي ، وكان القائم بهذه المهام شخص واحد ، يتحتّم تواجداه في كل سفينة بخارية (٥٨) .

(\*) كمريرة أصلها الفرنجى زهى بالفرنسية Camérière ، ولكن في مصطلحات البحرية كان اقتباس التركية قامرة أو الكمرة حجرة السفينة ، ويقال قامروت خادم حجرة السفينة ، وتبعا للاحتكاك بالقانون الفرنسى قيل في مصر كمرير وكمريرة .  
(٥٣) د. أحمد السعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٢١ ، مصدر على الأسي : مرجع سابق ، ص : ١٠ .

(٥٤) دار الوثائق ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : منطقة الواجرات ١٨٦٩ - ١٨٧٢ ، وثيقة مؤرخة ٢٤ ربيع أول ١٢٨٧ هـ ( يونيو ١٨٧٠ ) بخصوص حادث واجر الحلة وصيانته .  
(٥٥) راجع ملحق رقم ( ٢ ) ، ملحق رقم ( ٣ ) بيان ترتيب عمالة السفن .  
(٥٦) المصدر نفسه .

(٥٧) محمد على الأسي : المرجع السابق ، ص : ٤٨٤ ، ٤٨٥ .

(٥٨) ملحق رقم ( ٢ ) ، ملحق رقم ( ٣ ) بيان عمالة السفن .

## ١٦ - عنبرجية :

وهم الذين يقومون بخدمة وحراسة السفينة في أقسامها المختلفة (٥٩)، ويطلق عليهم Hammock Stowers ويرأسهم الباش عنبرجية، أما أعدادهم فكانت تتراوح بين ٦ - ١٠ أفراد حسب احتياجات كل سفينة (٦٠) .

## ١٧ - قلفاط :

يرجع اشتقاقها عن التركية حيث « قالفات ، قالفات أيتكم ، قالفات تلامق ، تصليح السفينة والجلفطة والزخرفة ، ويقال « قالفاتجى : أى مصليح السفن » (٦١) ، وأن هذا الشخص هو الفتى المسئول تحديدًا عن أعمال الجلفطة أو القلفطة ، وهذه الأعمال كانت عبارة عن حشو الكتان المبلل بالقطران أو الشمع ووضعه بين ألواح السفن لمنع تسرب المياه إلى داخل السفن بالإضافة إلى أعمال الطلاء الجزئية (٦٢) ، وكان واحد بكل سفينة ، وتُسند له - فى حالة نقص أفراد الطاقم - مهام « المرتقوز » ، ويشار له فى هذه الحالة للقفاط ومرتقوز (٦٣) .

## ١٨ - المرتقوز :

يرجع أنه المختص بأعمال الحدادة والتي تشمل تثبيت المسامير والمثبتات الحديدية والخشبية فى أجزاء ومقاطع السفينة ، وإجراء الصيانة اللازمة لها ، بالإضافة إلى المكونات المعدنية الأخرى وما يتصل بسلامتها وتزيينها ، وكان يعين لهذه الوظيفة فرد واحد بكل سفينة ، وفى بعض الأحيان كانت تسند أعماله للقفاط (٦٤) .

## ١٩ - الفسار البحرية :

وهؤلاء كانوا بقية أفراد الطاقم المحدد لكل سفينة ، وقد تراوحت أعدادهم بين العشرين والثلاثين فرداً (٦٥) ، وهم من الأفراد العاديين ولكنهم مهيون للعمل البحرى ، يتم توزيعهم على مجمل أقسام وجماعات السفينة ، حيث أنهم يقومون بالأعمال المساعدة .

(٥٩) الأدميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، ج ١ ، ص : ١٢٣ .

(٦٠) ملحق رقم ( ٢ ) ، ملحق رقم ( ٢ ) بيان عمالة السفن .

(٦١) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٤٠٤ ، ٤٤١ .

(٦٢) السيد بييه ديان : مرجع سابق ، عيش ( ١ ) ص : ٢٦ .

(٦٣) راجع : ملحق رقم ( ٣ ) بيان العمالة فى صفر ١٢٨٥ هـ .

(٦٤) نفسه ، ملحق رقم ( ٢ ) بيان عمالة السفن جادى ثانى ١٢٨٢ هـ .

(٦٥) نفسه .

## ٢٠ - وظائف البحرية :

ومن هذه النوعيات « إمام » لتأدية الشعائر الدينية بان موسم الحج (٦٦) ، وهو ليس ضمن أفراد الطاقم الفني والإداري ولكنه ضمن الهيئة العامة .

### ثانيا - نظم وظروف الاستخدام بالسفن :

في أعقاب تناول طاقم السفينة كل حسب تخصصاته ومسئوليته ، كان من الضروري الوقوف على نظم وظروف استخدامهم في البحرية التجارية ، ومن خلال استقراء فرمانات واللوائح الأساسية والقرارات المتعلقة بالبحرية التجارية المصرية ، اتضح أنه وجدت نظم كانت تحدد استخدام هذه العناصر الملاحية ، وقد نصت فرمانات المجديفة والعريضة على ضرورة استخدام الضباط والعساكر من بين الماعلين في « الدوننما » السلطانية في الأستانة ومصر ، وحسبما ورد « أن يكونوا من ذوى المعلومات الكافية والممتلكات الصحيحة » (٦٧) ، بينما أكد واقع التطبيق ، وما جاء في لائحة الشركة المصرية بهذا الشأن - قصر الاستخدام على المصريين وكانت أعمار الجنود تتراوح عند التجنيد بين ١٨ - ٢٠ سنة (٦٨) ، وكان يتم إقرار الحاقهم للعمل بالسفن التجارية بناء على ترشيح مركز إدارة البحرية (٦٩) ، باعتبارهم قد حصلوا من قبل على إذن الحكومة بالعمل في الدوننما ، حيث كان يتم احتساب مدة استخدامهم بالمري ، وتعتبر خدمتهم اللاحقة بالسفن التجارية امتدادا لها (٧٠) ، وقد تضمنت الشيء ذاته لائحة العريضة ، وإن كانت قد أشارت إلى الدوننما السلطانية في اتساق مع فرمانات الشاهانية ، وفي نفس الوقت إقرار لواقع تبعية المصرية للرعية العثمانية ، كما أشارت أيضا إلى حق الحكومة في استرداد بعض هذه العناصر في مقابل إعلاؤها بدلا منهم (٧١) ، ومن ثم لم تكن ثمة شروط في استخدام هؤلاء سوى موافقات الانتقال بأشراف ديوان البحرية ، والموافقة الخديوية بالنسبة للضباط ، وفيما عدا هذه العناصر ، تم استخدام التلامذة من المدرسة البحرية ، كذلك استخدام

(٦٦) نفسه ، وسيم تناول المزيد في الفصل الخامس « بنقل الركاب » .

وراجع لما سيجم تناوله في الفصل الخامس « عن البحرية التجارية المصرية » .

(٦٧) - لائحة الثانية فرمان المجديفة .

- لائحة الرابعة فرمان العريضة .

(٦٨) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٠٠ .

(٦٩) البند التاسع من أمر تأسيس الشركة المصرية .

(٧٠) المصدر نفسه ، البند الخامس .

(٧١) البنود ٤٨ ، ٥٥ ، ٥٦ نظامات العريضة .

مصريين من غير اللونما فى العززية ، ثم الأجانب بدءا من الشركة المجيدة  
دونما وورود ذلك بالقرمانات .

فبالنسبة للتلازمة البحرية ، فقد اتفقت لائحتا الشركة المصرية  
والعززية على أن عددهم يكون ستة بدل سفينة، وأن ما لولائهم وملبوساتهم  
وماهياتهم تكون على نفقة الحكومة (٧٢) ، وقد كان هؤلاء من بين أبناء  
دوى الرعاية وكان الحاقهم يهدف الى تدريبهم البحرى ، ومن ثم كان  
الحاقهم هذا لا يعتبر مشاركة فى ادارة السفينة ، قدر ما كان جزءا من  
طموح الأهداف المصرية فى الارتقاء بالتعليم البحرى وقامت البحرية التجارية  
بدور هام فى تنفيذه ، باعتبارها ملكية مصرية ، وكان دورها هذا متزامنا  
مع اهتمام الحكومة بأمر المدرسة البحرية .

وفى هذا المجال فان استخدام العناصر المصرية فى طاقم السفينة من  
غير المنتمين الى اللونما ، كان يتم فى حالة الحاجة الى أعداد تفوق المأخوذة  
من اللونما ، وفى هذه الحالة كانت تجرى اختباراتهم النظرية والعملية  
على ظهر السفينة ، وفى حالة نجاحهم كانت توقع معهم عقود العمل البحرى ،  
توضح بها كافة شروط الاستخدام من نوع الوظيفة وفترة العمل والمأهية  
وال مكافآت وغيرها .

أما بالنسبة للعناصر الأجنبية ، فانه لم ترد اشارة صريحة  
لاستخدامهم ، وانما ضمنا فى لائحة الشركة العززية ، وذلك فى تخصص  
الهندسة الميكانيكية ، أى المهندسين ، وذلك حين اشارت الى أن « خدمة  
الوابورات ( أى السفن البخارية ) » تكون من المصريين ما عدا مهندسى  
الميكانيكا ، فانه حسبنا يتوافق استخدام من يلزم سواء كانوا مصريين  
أو خلاهم ، (٧٣) ، وهذا يعنى فتح المجال أمام استخدام المهندسين  
الأجانب ، وهو ما اكتم الواقع الفعلى على النحو الذى ورد ذكره فى مناقشة  
التخصصات ، ويمكن القول بأنه من خلال هذه النظم يمكن الوقوف على  
عدة ملاحظات :

أولا : هدفت نصوص القرمانات واللوائح الى تغليب العناصر المصرية  
العثمانية فى أطقم السفن التجارية وذلك لايجاد تناسق بين ملكيتها المحلية  
وعناصر مستخدميهما ، وأن ادارة البحرية التجارية المصرية ، قد سجلت  
بهذه النصوص وعيا فى التشريع يحقق سيادتها ، وهى بذلك تختلف مع  
النصوص الواردة بالقانون البحرى العثمانى الذى كان معمولاً به والذي لم

(٧٢) - المادة الخاصة بامر الشركة المصرية

- البند ٦٢ نظامات العززية .

(٧٣) المصدر نفسه ، البند ٦٥ .

يشترط مثل هذه الضرورة ، حيث لم يحدد في هذا المجال سوى التعاقد بالشروط التي يتفق عليها طرفا التعاقد المستخدم والادارة ، ومن ثم فإن هذا الاختلاف في روح التطبيق طبقا للوائح ، يوجب التحفظ ازاء ما يورده البعض استنادا لنص القانون البحرى دون النظر الى الممارسة العملية التي أوجبت التحفظ ، فعمم قوله بأن السفينة المصرية كان لها « ٠٠ دائما أن تستخدم أى شخص مهما كانت جنسيته في وظائف الريان أو ضباط الملاحه أو المهندسين البحريين أو البحارة ، وكل ما ( ورد ) على السفينة من قيد في هذا الصدد ، أن يكون الريان والضباط والمهندسون حاصلين على الشهادات التي تؤهلهم لتولى وظائفهم « ٠٠ » ثم أورد الحقيقة التي مفادها « أن جنسية رجال البحر ليست مما ينظر اليه لدى منح السفينة الجنسية المصرية ( العثمانية ) » ( ٧٤ ) .

كذلك أورد الرأى ذاته أن القانون البحرى (\*) قد أحسن في علم أخذه بقاعدة الطاقم الوطنى وعبر عن ذلك بقوله « ٠٠ قد أحسن المشرع المصرى صنعا ، لان مصر فقيرة الى مصانع بناء السفن ، وهي اذا اشتربت هذه القاعدة فكأنها تغل نفسها بقيد يجعل مستحيلا على أبنائها أن يكونوا لهم بحرية تجارية تكون عدتهم عند الشكائد » ( ٧٥ ) .

وعلى العكس من ذلك ، فقد امتلحت آراء أخرى تصير الطاقم ( ٧٦ ) ، وهو ما أثبتته واقع الظروف التاريخية التي كانت تشهد امتيازات الأجانب على حساب المشروعات المصرية ، بالإضافة الى تخفلات القناصل

( ٧٤ ) « ٠٠ أحمد عبد الهادى : جنسية السفينة « ٠٠ مجلة الحقوق ، السنة الثانية الممد الأول يناير - مارس ١٩٤٥ هـ ، ص ٦٠ ، ٦١ .

( بلا ) كانت المادة ٦٥ الواردة بالقانون البحرى ١٢٨٥ هـ ( ١٨٦٨ ) التي لم تكن لها غالبية المراجع القانونية هي نفس النص الوارد في الطبقات التالية التي استندت لها البحوث القانونية ، وتذكر شروط استخدام قيودان السفينة وضباطها وملاحيها يكون البتات يدفتر أسماء البحريين أو بشروط المصالحدين ، فإن لم توجد مضاربة بالكتابة ، ولم تذكر شروط الاستخدام في دفتر المذكور يعتبر أن المتعاقدين أرادوا اتباع عرف اللحل الذى فيه الاستخدام ، ويخبر المذكور في بلاد الدولة المحلية العثمانية أمام ديوان كمينه ، فإن لم يوجه فلأمام جهة الادارة المحلية ويخبر في البلاد الأجنبية أمام قناصل الدولة المحلية العثمانية . أو وكلائهم ، فإن لم يكن لها قنصل ولا وكيل عنه فلأمام حاكم المحل الذى من خصائصه ذلك . - قانون التجارة البحرية ، طبعة بولاق ١٢٨٥ هـ ، ص ١٩ ، - قانون التجارة البحرى الأول ، بولاق ١٨٨٣ هـ ، ص ٦١ .

- فليبي جلد : مرجع سابق ، مج ٤ الاسكندرية ١٨٩٢ هـ ، ص ٤٠٢ ، - « ٠٠ محمد كامل أمين ملى : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ١ ، ص ١٨٣ ، ١٨٤ . ( ٧٥ ) « ٠٠ أحمد عبد الهادى : المرجع السابق ، ص ٦٠ ، ٦١ . ( ٧٦ ) « ٠٠ محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، مطبعة دار الثقافة ، اسكندرية ١٩٤٧ هـ ، ص ٣٥ ، - « ٠٠ أحمد عبد المصطفى محمود : مرجع سابق ، ص ٧٠ .

والتعويضات ، وهو ما عانت منه الشركة المجددية خاصة ، وكان من عوامل  
تصفيتها •

وعلى كل فان الاعلانات التي كانت تصدر عن الشركة العزيزية التي  
تضمنت لاحتها استخدام المهندسين الأجانب ، كانت تشير الى أنه • • رتب  
يكل سفينة ضابط وبحارة مشهورون بالمهارة التامة والاستعداد الكامل  
والمدارية • • من التلامذة الذين حصلوا على العلوم والمعارف البحرية زمن  
المرحوم محمد علي باشا • • وبملما أرسلوا الى أوروبا لتكميل الفنون  
بها • • ، ( ٧٧ ) ، وفي هذا استفادت من الخبرات المصرية المؤهلة •

ثانيا : عملية استخدام ضباط السفن وعاملتها من المصريين ، لم تكن  
تهدف الى تغليب العناصر المحلية فحسب وانما كانت تهدف الى تولي هذه  
العناصر الوظائف القيادية والاشرفية بين الضباط ، ومثل هذا الأمر  
يحسب للادارة ، وتبدو قيمته على وجه الخصوص ، حين كانت السفن  
التجارية تشارك في الحروب العسكرية الى جانب الدولتها •

اما بالنسبة للاشارة لاستخدام المهندسين الأجانب فهذا أيضا يحسب  
للادارة ، اذ كان يوجد ثمة قصور فعل في أعداد الفنيين المصريين في هذا  
المجال ، خاصة وأن غالبية السفن التجارية المصرية تم بناؤها في الترسانات  
الأجنبية ، ومن ثم فهؤلاء كانوا أكثر على استيعاب وتشغيل آلاتهم البخارية  
حديثه الاختراع في بلادهم ، وعامة فلم تكن أعدادهم في هذا التخصص  
سوى قلة قليلة من أعداد الطاقم ، اذ لم تكن أعداد المهندسين تزيد عن  
أربعة في كبرى السفن ، ولم يزد مساعدتهم من الدومنجية عن مثل ذلك ،  
هذا مع علمنا بزيادة أطقم بعض السفن التجارية عن مائة فرد •

وقد كان استخدام هؤلاء الأجانب يتم عن طريق مخاطبة الشركات  
المصرية لمثيلاتها الأجنبية بما تحتاجه من تخصصاتهم ودرجاتهم الوظيفية  
« مهندسين أول أو ثواني أو ثالث أو دؤمنجية » ، ومن ثم تتم الترشيحات  
حيث تجرى اختباراتهم في السفن المصرية ويتم توقيع عقد العمل البحري  
وكان يوقعه ممثلين عن الشركات المصرية ومالك العقد نفسه وممثلا  
للشركة الراغبة منها ، ويتم اعتماد العقد التابع له ( ٧٨ ) •

( ٧٧ ) دار الوثائق ( محافظ الأبحاث ) : محطة ١١ وقائع مصرية ، ملف قوميانية  
عزيزية ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد ٢٢ بتاريخ ٢٥ الحجة ١٢٨٢ هـ / ١٠ مايو  
١٨٦٦ •

( ٧٨ ) - ( دواوين الخدمات - عزيزية ) : محطة مكاتبات ادارية مرمم -  
غاية الحجة ١٢٨٢ هـ ، ترجمة عقود عمل متفرقة باسم كل من جيسى لعمود لوفارد في  
٢٤ صفر ١٢٨٢ هـ ( ١٨ يولية ١٨٦٥ ) مهندسى قانى • جوزيف كوبر مهندسى قانى في  
٣٠ صفر ١٢٨٢ هـ ( ٢٤ يولية ١٨٦٥ ) وآخرون ، للعمل بسفن الشركة العزيزية •



ومن حيث الظروف التاريخية التي لازمت تلك النظم ، فانه تجدر الاشادة الى أنه على الرغم من وجود تلك النصوص ، فانها لم تراعى في بعض الأحيان ، وكان أبرز مثال لذلك في الشركة المجيدية وخاصة قبل تعريبها ، حيث لم يقتصر عملهم على النواحي الهندسية وانما تعداها لتوليهم قيادة السفن ، وكانت غالبية هذه العناصر من الشركة الفرنسية البحرية المساجري (٧٩) ، ويرجح أن يكون ذلك قد ارتبط بتشجيع محمد سعيد باشا ذاته على استخدام هذه العناصر ، أو يكون مرتبطا بطروف ادارة المجيدية التي كان يتولاها الفرنسي ادوار ديرفيو المدير في المساجري من قبل ، وقد كان ذلك مخالفا لنصي فرمان تأسيس الشركة وشأنها في ذلك شأن عدم مراعاة الباشا التوافق مع السياسة العثمانية ازاء الامتيازات التي منحت للفرنسيين في عالم الملاحة في مشروع قناة السويس قبل صدور فرمانات ذاتها .

ومع ذلك فان مسيرة استخدام العمالة الأجنبية في أخريات عهد لم تكن كذلك ، حيث أنه بعد لقاء محمد سعيد باشا خطبته في ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ التي أعلن فيها انه يعتبر نفسه مصرياً ويريد أن يربي أبناء هذا الشعب ويجعلهم صالحين لخدمة بلادهم خبئة صحيحة نافعة ويستغنون عن الأجانب (٨٠) ، اتجهت مسيرة الشركة صوب حركة التعريب فخرجت أعداد من المستخبيين الأجانب ، وقد أوضح هذا الخروج خطأ اعتماد الادارة المصرية على الأجانب ، حيث حدث تقويض مفاجئ في تخصصاتهم ، ولم تكن كوادر الشركة مؤهلة لإحلال البدائل عنهم ، ومن ثم صدرت المكاتبات الى مدير الجهادية منها مؤرخ ١٢ (جداى الأولى) ١٢٧٦ هـ (ديسمبر ١٨٥٩) يفيد الحاجة الى قيودانات (رياسة) من الإيجالي ، وأن امتحانهم سيكون في خلال شهرين أو ثلاثة (٨١) ، ومع ذلك فلم يجر اجمالى الإختبارات من الجهادية أو الإيجالي ، الأمر الذي اضطر ادارة المجيدية لاستبقاء بعض الأجانب الذين قبلوا الاستمرار ولكن حدثت مشاكل بينهم وبين العاملين بالسفن المصريين على أثر استمرار بوج العمل (٨٢) ، وقد أثر ذلك على كفاءة

.....

(٧٩) - (مجيدية) : سجل م/٢/١/٦/٢٠٠٠ صندوق عربي توكيل السويس ، رقم ١٠١ بتاريخ غاية ربيع آخر ١٢٨٧ هـ (أكتوبر ١٨٦١) بيان توزيع الألفار الوصلية : ص : ٤٠ .  
(٨٠) أحمد عرابي : مرجع سابق ، ص : ١٦ .

(٨١) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/٨/١/٦/٢٠٠٠ صندوق عربي ، رقم ٢٥ بتاريخ ١٢ ج (جداى أول) ١٢٧٦ هـ - من المدير الى مدير الجهادية ، ص : ٢٢ .

(٨٢) - : سجل م/٢/١/٦/٢٠٠٠ صندوق عربي توكيل السويس ، رقم ٢٤ بتاريخ ٢٠ ربيع الثاني ١٢٧٦ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير بخصوص قضية المهندس (برويت) بوابور جنة ، ص : ١٩ .

العمل بالسفن ، ومن ثم لم تحقق الأرباح المنشودة وكان ذلك بداية لتوقف نشاط بعضها ، الى أن تمت تصفية الجيدة وحولت الى مصلحة حكومية ، قتم استيفاء نقص عمالتها من سفن الدونما (٨٣) ، ولكن لم تستمر سفن هذه المصلحة في نشاطها بنفس كفاءة عملها في الجيدة ، حيث أصبح مروزها موسميا وهنا بموسم الحج أو لتأدية بعض المأموريات الحكومية الخاصة .

ومن الظروف التي ساعدت معها حالة العمل بالسفن ، أن محمد سعيد باشا حين وجد عام ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦١ م ) أن الحكومة مدينة لمصانع فرنسا والمانيا بنحو ٣ مليون جنيه ، أمر بتسريح عساكر الجيش واعطاء من يرغب من الحكومة أرضا ومعاشا ، وإحالة الضباط الى المديرية « كمستودعين بنصف مرتباتهم » وتخصيص ما يلزم لهم من الرواتب على الأرض الزراعية(٨٤) ، فكان ذلك وإزعا على ترك بعض مستخدمي السفن للخدمة وفي المقابل حاولت ادارة مصلحة الواپورات الميرية أن توجد بعض الاغراءات لمن بقي منهم فخصصت لأفراد الطاقم نسبة من اجمالي الربح الذي تحققه السفينة (٨٥) ، واستمرت كذلك الى أن انتهى عهد سعيد باشا .

ومع تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، والتي سرعان ما آلت نظنها وموجوداتها الى الشركة العزيرية ، وجلت ظروف أخرى أدت الى زيادة أعداد المستخدمين عامة ، فقد تمت الاستعانة بالأجانب في تخصصات الهندسة الميكانيكية في التساق مع نصوص النظامنة التي وضعتها الادارة ، وصدقت عليها الحكومة المصرية حسب تفويضها في ذلك بموجب ما جاء بفرمان تأسيس العزيرية . وقد كانت هذه الاستعانة مرتبطة بزيادة أعداد السفن التجارية وازدهار الحالة التجارية أبان تجارة القطن البحرية بصفة عامة ، علاوة على تشجيع القيادة السياسية للبحرية التجارية ، ولم تكن الاستعانة بالأجانب تخل بالتفوق العددي الذي كان من نصيب المصريين ، حيث لم تكن نسبة الأجانب سوى « ثلاثة - ثمانية » من اجمالي عدد الطاقم الذي تراوح بين خمسين وخمسة وسبعين فردا في بعض الأحيان ، وأكثر من مائة فرد في أحيان أخرى . ومع ذلك فقد أشارت وثائق العزيرية الى استخدام مهندسين

(٨٣) نفسه : مكاية رقم ١٣ بتاريخ ٢٢ لـ ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) من

المدير الى مأمور تصليف الترسانة ، ص : ٢٧٧ .

(٨٤) أحمد عزابى : مرجع سابق ، ص : ١٦ ، ١٧ .

(٨٥) دار الوثائق : ( دواوين الختمات - سجدة ) : سجل ١٠/٢/٢٠٠ صادر لقم محاسبة المدير ، رقم ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ من المدير الى سوارى واپور قباى عن بيان ما تم تخصيصه من اجمالي الإيراد ، ص : ١٠٧ .

« أولاد عرب » ، ممن أحضروا من الميرى ، وأنهم يعاملون فى حقوقهم مثل  
المهندسين الأجانب (٨٦) .

وقد اتبعت ادارة العزيزية سياسة نقل الخبرات الأجنبية للعناصر  
المحلية ازاء أولئك الذين كانوا يشغلون وظائف فنية مساعدة للمهندسين ،  
ونعنى بهم الدومنجية والذين كانوا يقومون بعمل الأشربة ، حيث كان  
يشغل بعضها الأجانب ، فصدرت التعليمات فى ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ  
( يناير ١٨٦٧ م ) ، بالاسراع فى تعليم ( أبناء العرب ) ، وذلك حتى يمكن  
الاستغناء عن الأجانب الذين كانوا اثنين بكل سفينة (٨٧) ، ويرجع أن  
هذا الأمر لم يكن تعصبا للجنسية المحلية فقد ما كان سميا للتغلب على  
الظروف المالية التى عانت منها الشركة آنئذ ، اذ كان هذا التدريب يقتصر  
على أفراد الطاقم دون زيادات فى أعداد العاملين وبالتالي فقد كان ذلك جزءا  
من اجراءات استهملت انقاص الأعداد بصفة عامة ، وقد اقترنت هذه  
الاجراءات بقرارات أخرى منها القرار الصادر بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر  
١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) ، والذي قضى برفق الذين سبق استخدامهم  
للعمل بالشركة وكانوا من قبل مرفوتين من خدمة الحكومة (٨٨) ، كما تم  
انقاص أعداد المستعملين فى السفن فأصبحوا فى ٥ صفر ١٢٨٥ هـ  
( مايو ١٨٦٨ م ) نحو ١٨٦٣ فردا ، بعد أن كانوا من قبل نحو ٢٢٤٥  
فردا ، وقد ذكر قرار ٥ صفر ١٢٨٥ هـ أن عدد الذين سيتم توفيرهم بنحو  
٥٢٨ فردا مقدار مرتباتهم نحو ١٥ ألف ليرة سنويا ، وأن هذا الاجراء بسبب  
قلة الإيرادات مما قبل (٨٩) .

وإذا كان الأجانب لم يتولوا مناصب قيادية فى سفن العزيزية ، فإن  
ذلك لا ينفى تولى أفراد منهم مناصب عامة ذات علاقة مباشرة بالسفن ،  
من ذلك وظيفة باشمهندس العموم أو كبير المهندسين ، وكان منوطا به  
الإشراف الفنى على السفن ، وتقرير مواصفاتها وألوانها وصلاحياتها عند

---

(٨٦) - ( عزيزية ) : المظلة الأولى قرارات ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦١٢٧  
بالدار ، بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) قرار جمعية خيرات المؤمنين  
نمرة ٣٢ .

(٨٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مظلة واوبرات ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ،  
مكتبة بتاريخ ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ ، من وكيل المصوم الى وكيل السويس .  
(٨٨) - : مظلة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات هـ ، صورة قرار بتاريخ  
٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ، متعمدة بتوقيع محمد شريف باشا ٥ جمادى أول ١٢٨٢ هـ للمصوم .  
(٨٩) - : مظلة واوبرات رقم ٤ ( ١٨٦٨ - ١٨٦٩ ) ، ملف صفر ١٢٨٥ هـ ، قرار  
بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ ، متعمدة للمصوم تاريخه من حسين شيرين باشا ، الاضافى باجراء  
التفويضات .

وللزيادة : ملحق رقم ( ٢ ) عالة سفن العزيزية ١٢٨٥ هـ وملحق رقم ( ٣ ) .

الشرء وتقدير متوسط استهلاكها من القمح والزيت والشحم ، وذلك ضمن لجنة تضم آخرين ، ولكنه يتفرد باختبارات المهندسين ويكون مشاركا فى فحص المواقع الملاحية وميانة الحوادث البحرية ، وقد جعلت أولى قرارات تعيينه بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ ( ١٨٦٣ م ) حيث أشير الى توصية الشركة الانجليزية P & O لاجضاره بمعرفتها ، وقد أوصلت لهذا المنصب روبرت بريز Robert Brise ، الذى عين بالشركة المصرية فى سياحة السفن التجارية اعتبارا من ٦ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ م ) ( ٩٠ ) . وكان مقره بديوان العموم .

وتجدر الاشارة الى أن العمل فى سفن البخارية منذ بداية عهد اسماعيل باشا ، كان مفريا نظرا لما يتقاضاه عاملوها من مرتبات ، كانت تفوق أفرانهم فى السفن الأجنبية ، وقد ذكر البعش : أن ربان السفينة فى مصر كان يحصل على راتب شهري يتراوح بين ثلاثين وخمسين وثلاثين جنينها ، وفى المقابل يحصل نظيره فى شركات الملاحة الأجنبية على نحو تسعة عشر جنينها ( ٩١ ) ، ويرجع أن هذه الزيادات قد جاءت نتيجة الازدهار التجارى الذى لازم نشاطها منذ ازدهار تجارة القطن البحرية ونتيجة التشجيعات الخديوية ، ومن ثم أقدمت الادارة على زيادة المرتبات والمكافآت ، ولكن سرعان ما عانت الشركة من سياستها هذه فى أعقاب انتكاسة التجارة البحرية المصرية بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية وارتفاع أسعار السفن وتكاليف اصلاحاتها ، وحينئذ شرعت ادارة العزيزية تفتش عما يعوض خسائرها ، من ذلك أنها اتخذت اجراءات بتخفيض أعداد المستخدمين بصفة عامة ، ثم اتجه الرأى الى امكانية استخدام أجانب بمرتبات أقل مما كان يتقاضاه القادة المصريين ، وقد كتب محمد شريف باشا الى الخديوى يستطلعه الرأى ، فأصدر الخديوى أمرا الى محمد شريف باشا - ناظر الداخلية ورئيس الشركة - بتاريخ ١٤ يوليو ١٨٦٨ م كان مما جاء فيه : « أنه ما دام استخدام الأجانب أقل كلفة ( تكلفة ) ٠٠ فلا بأس والحالة هذه من استخدام الربابنة الأجانب بدلا من المصريين ٠٠ » ( ٩٢ ) .

وقد يكون هذا المسلك مقبولا من الناحية المالية ، لأن هذا الأمر قد صدر فى أواخر أيام الشركة العزيزية وأبان مداولات مجلس الادارة

( ٩٠ ) - : المجلد الأول ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ ( يوليو ١٨٦٣ ) قرار جمعية مؤسسين التومانية المصرية - قرار بتاريخ ٦ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) صادر عن جمعية مؤسسين التومانية المصرية .  
( ٩١ ) - د- أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ .  
( ٩٢ ) - نفسه ، ص : ٧٣٦ ، ٧١٧ .

والجمعية العمومية من أجل تدبير أموال عن طريق سداد دفعات من رأس المال وإما التصفية ، وتمت التصفية دون تحقيق هذا التدبير .

ومع انشاء مصلحة وإبورات البوستة الخديوية نلاحظ التوسع في زيادة أعداد الأجانب عما كان من قبل بالإضافة الى توليهم وظائف قادة السفن ، من ذلك ما نطالع في اشارات المكاتب المتفرقة الى أسماء « جيمس بارفت » مفتش العموم منذ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ ( فبراير ١٨٧٠ م ) ، والقبودان أنطون فردريكو ، ثم القبودان جوني بريزا قائد السفينة « الرحمانية » والمالطي القبودان لوسكو للسفينة سمود وأنطون ليون سواريا لوابور البحيرة وأندريج قبودان سواريا لوابور الشرقية » (٩٣) .

ومن المرجح تفسيراً لذلك عدة أمور أولها : ما يورده الدكتور أحمد عبد المنصف عن اسماعيل سرهنك ويمزى الاستعانة بالأجانب الى وجود منافسة شديدة كانت بين مديريها مصطفى العرب باشا ، وبين قاسم باشا الذي كان وكيلًا للبحرية منذ ٥ رجب ١٢٩٠ هـ (أغسطس ١٨٧٣م) (٩٤) ، وتذكر الرواية أن مصطفى العرب أخذ منذ تعيينه مديراً للمصلحة وإبورات البوستة الخديوية في استخدام كثير من القبودانات النمساويين والاطاليين ، وقد نقل الكثيرين من المصريين الى السفن الحربية ولم يبق منهم في المصلحة الا قليل ، وقد حرم بذلك أهل الجندارة والاستحقاق من خدمة بلادهم (٩٥) .

والرواية بهذا الشكل تؤخذ بتحفظ ، إذ أن انتقال قادة السفن التجاريين المصريين الى السفن الحربية إنما يعنى التحول الى قطاع هام كان يحتاجه الجيش المصري ، ومن ثم فلا يمكن أن يكون ذلك حرماناً من خدمة الوطن ، كما أن مقدرات مثل هذه الأمور لم تكن تخضع بسهولة لمثل هذه التصرفات ، وقد سبق الإشارة الى أن إجراءات انتقال القادة كان يقرها الخديوي ذاته ، كما أن تغليب العناصر الأجنبية يمثل عائقاً إدارياً ، ومن ثم لا يمكن الجزم بأن من أقدم على ذلك هو مدير المصلحة .

---

(٩٣) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ١٩٣٠ أواخر ، رقم ٥٩ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ ، أمر كريم الى الخاصة ، ص : ٥٦ .  
- الوقائع المصرية : العدد ٥٤٣ بتاريخ الثلاثاء ١٦ ذو الحجة ١٢٩٠ هـ / ٣ فبراير ١٨٧٣ .

- أمين خاني : مرجع سابق ، جلد ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٥٣٩ ، ١٥٣٢ .
- (٩٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٢٣ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٩٠ هـ / ٢ سبتمبر ١٨٧٣ .
- أمين سامي : المرجع السابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٨٠٩ ، ١٩٠٩ .
- (٩٥) د : أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

ولذلك يرجح أن يكون الباعث هو الاستفادة بالأكفاء من قادة السفن التجارية في العمل في سفن الأسطول الحربي ، خاصة وأن القوات الحربية قد شهدت تحركات عبر البحار صوب الحبشة ١٨٧٥/١٨٧٦ وفي البلقان ١٨٧٧ - ١٨٧٩ ، كما أن اسماعيل باشا استقدم آنفد ضباطا أمريكيين للعمل في الجيش المصري وعين على رأسهم الجنرال ستون Stone منذ ٣٠ مارس ١٨٧٠ (٩٦) ، ولا شك فقد كانت العناصر القيادية من المصريين أفضل سياسيا في الاستخدام الحربي ، ومن ثم تمت عملية الانتقال من السفن التجارية الى الحربية ، خاصة وأن استخدام القادة الأجانب في السفن التجارية أقل خطورة من استخدامهم في الحربية ، كما أنهم ماليا في صالح مصلحة الوابورات الخديوية ، نظرا لما كانوا يتقاضونه من مرتبات أقل من المصريين ، ومع ذلك فقد وجدت اشارات لوجود انعامات خديوية على قادة وضباط مصريين كانوا يعملون في سفن مصلحة وابورات البوسنة الخديوية ، فقد جاء بالوقائع في ١٠ يناير ١٨٧٥ أنه أنعم برتبة البكباشي على ابراهيم عيسى قيودان السفينة دمنهور وبرتبة الصاغفول أغاسي الى كل من محمد وصفي ، وحسين جميل ومحمد موسى قهودانات سفن المنصورة ، مسير ، النجيلة وكذلك مصطفى مرشدي ويوسف شحاتة قاسم واحمد توفيق مفردات ( نواب قادة ) سفن دسوق والدقهلية والمنيا ودمنهور (٩٧) ، الأمر الذي يوضح أن استخدام الأجانب في قيادة سفن المصلحة لم يكن يمثل ظاهرة ، وإنما كان بعضهم فقط .

### ثالثا : الأجور ونظم الصرف :

(١) الأجور : كان الأجر الشهري اما يقتصر على المرتب الأصلي « الماهية الأساسية » ، وقد تضاف له بدلات كحق مكتسب مقرر لسائر العاملين ، أو أن يصرف هذا البديل الى فئات دون سواها وذلك في اطار تمييزها وتمييزها ، أو في اطار رغبة هذه الفئات للبديل النقدي عوضا عن المقابل العيني واقرار الادارة ذلك ، وهذه الأجور والبدلات تختلف عن المنح أو المكافآت التي كانت تقررها الادارة وفق ما تراه دون التزام مسبق تجاه العاملين ، أي أن الالتزام كان يقع أساسا فيما يتصل بدفع الأجر الذي كان في نهاية كل شهر ، ويخل ضمن الالتزام ذاته ما يتم صرفه من بدلات ثابتة .

وعلى كل فقد كانت اجراءات احتساب الأجور تختلف من فئة الى أخرى ، تبعا لاختلاف العناصر المستخدمة من المصريين والأجانب ، وهي

(٩٦) نفسه ، ص : ٦٩١ .

(٩٧) الوقائع المصرية : المجلد ٥٨٩ الأسد ٢ في الحجة ١٢٩١ هـ / ١٠ يناير ١٨٧٥ .

الاجراءات التي كان يتم الصرف على أساسها من « ورشة » قسم الاستحقاقات  
بديوان العموم .

فبالنسبة للمصريين كان يتم احتساب أجور العناصر المأخوذة من  
الدونسا والدواوين الحكومية الأخرى على أساس بيانات مرتبه الشهري  
الذي كان يتقاضاه سابقا من جهة عمله الأولى ، سواء حضر الشخص  
نفسه تلك البيانات أو حصلت عليها ادارة البحرية التجارية عن طريق  
المكاتبات أو مندوب (٩٨) ، ويعتبر ذلك المرتب هو بداية أجره الجديد ،  
وتضاف له أية ( ضمنية ) علاوة تقررها الادارة ، وأما غير المستخدمين  
بدواوين الحكومة ، فهؤلاء كان يتم تحديد أجورهم تبعا لوظائفهم وخبراتهم،  
وعلى أساس ما تحدده الادارة وفقا لتنظيم الحكومة ويقر العامل باستلامه  
العمل على أساسه .

أما بالنسبة للأجانب ، فهؤلاء لما كان يتم استخدامهم بمقدور عمل  
درا لحادث المشكلات القنصلية ، لذا كان يدون في البيانات الوظيفة والأجر  
المتفق عليه وتوضع أية نقاط تؤثر على الأجر ، مثلا جهة العمل اذ كان  
البحر الأحمر يزيد عن البحر المتوسط نظرا للطقس ووعورة الملاحة حيث  
الشعاب والمواجز المرجانية فتم النص في عقد العمل الموقع بين مدير  
الشركة المصرية في صياحة السفن والمحاوكة جيمس جورج ريد J. G. Reid  
المأخوذ من الشركة الانجليزية P & O في وظيفة مهندس مكنجي  
( ميكانيكي ) بسفن الشركة المصرية أن راتبه الشهري ٢٥ جنيهًا انجليزيًا  
اذا عمل بالبحر الأحمر ، ٣٠ ج.ك اذا عمل بالبحر المتوسط بما فيها  
المؤونة ( المأكل ) (٩٩) .

على أن الملاحظ في تقدير الأجور أنها لم تكن على وتيرة واحدة في  
عهدى سعيد باشا واسماعيل باشا . وكانت قيمتها وتأخرها تؤثران على  
كفاءة العمل بالسفن ، وهو ما حدث في الشركة المجيدة ثم حاولت الشركات  
التالية تلافيه ، ففي وثائق المجيدة اشارات عديدة لترك الأفراد عملهم  
بالسفن لتأخر صرف مرتباتهم (١٠٠) ، وبالإضافة الى ذلك قلقتها النسبية عن  
أقرانهم المعينين بالدونسا والجهادية ، اذ تسجل مكاتبه بتاريخ ٢٩ من

---

(٩٨) دارالوثائق ( خدمات - مجيدة ) : سجل م/١/٨ قيد التحريات الصادرة قلم  
المدير ، رقم ٣٤٦ بتاريخ ٢٩ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) من المدير الى ناظر  
ديوان الوابورات والعمليات ، ص ٢٨٩ .  
(٩٩) - ( عزيزة ) : محظفة مكاتبات ادارية محرم ١٢٨٠ هـ - الحجة ١٢٨٥ هـ ،  
ترجمة كثراتو بمعرفه فردريكو بك وارد من القومية الانكليزية الى محافظ الاسكندرية .  
(١٠٠) سيتم تناول ذلك في المبحث اللاحق « نظم صرف الأجور » .

( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ م ) مرتبات ذوى الرتب البحرية فى  
وابورات نجد ، الحجاز ، قبارى ، جده ، بالقرش كما يلى ( ١٠٠ ) :

ماهية شهرى	بدل تعيين	بدل سفر	
١٢٥٠	١٥	١٥	سوارى الوابور برتبة صاغقول أغاسى « طاهر قبودان نجد ، ابراهيم واصل قبودان الحجاز ، زئيل قبودان قبارى ، لطيف قبودان جده »
٦٠٠	١٥	١٥	قبودان ثانى برتبة ملازم أول
٥٠٠	١٥	١٥	قبودان ثالث برتبة ملازم

ولما كانت هذه المرتبات أقل من المتبع فى الجهادية ، ومن ثم لكى  
يتم تصحيح تلك الأوضاع ، صدرت الارادة السنية ، بعد أن صارت ألقم  
المجيدية من الدولتنا بأن يتم القيد حسب المتبع فى الجهادية ، اذ لم تقم  
ادارة المجيدية فى الفترة السابقة بضم أية زيادات مثل التى تمت  
بالجهادية ، وقد تم الاستعلام عن ذلك من ديوان الوابورات والعمليات  
فأفاد بأنها ١٥٠٠ قرش لرتبة الصاغقول والصاغقول أغاسى ، ٧٥٠ قرشا  
لرتبة اليوزباشى أول وثان ، ٥٠٠ قرش رتبة الملازم أول وثان (\*) باجمالى  
٢٧٥٠ قرشا ( ١٠١ ) .

وعلى أثر ذلك ، تمت مخاطبة الوكلاء بمكاتبات منها المؤرخة فى  
( ذى الحجة ) ١٢٧٧ هـ ( يونية ١٨٦١ م ) باقرار الزيادة فى مرتباتهم  
كالجهادية ، ثم تمت « الموافقة السنية بضم الربع على ماهياتهم نظرا لغلو  
الأشياء بالسويس » ، ومن ثم أصبحت مرتباتهم بعد ايقاف صرف بدل  
التعيين ( الماكل ) بالقرش كالتالى ( ١٠٢ ) :

( ١٠٠ ) - ( مجيدية ) : المصدر السابق ، رقم ١٣ بتاريخ ٢٩ ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ  
( سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٩٩ .  
(\*) وردت هكذا فى الأصل ويرجع استحداث نظم أخرى فى الجهادية لذوى الرتب  
تتفى بالدرجة المتوية التى ليس لها مقابل مادى ، حيث ورد فى الوثيقة اللاحقة أن المرتبات  
حسب الترتيب الجديد كانت ٥٠٠ قرش لرتبة الملازم أول والثانى .  
( ١٠١ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١٣/٦ صادر عربى  
أفرنكى الادارة ، مكتوبة رقم ٢٨١ بتاريخ ٩ هـ ( الحجة ) ١٢٧٧ ( يونية ١٨٦١ ) من  
المدير الى حسن قبودان ، ص ص : ٣٩٥ ، ٣٩٦ .  
- سجل م/٩/١ صادر عربى المجيدية ، مكتوبة رقم ٢٨١ بتاريخ ٩ هـ ( الحجة )  
١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل القومية بالسويس ، ص : ١٣٤ .  
( ١٠٢ ) نفسه



ملاحظات	رتبة	اصل المرتب الشهري	ماهية بضم الربع
لكل من سواريات سفن نجد ، جده ، قباري	صاغول اغاسي	١٥٠٠	١٨٧٥
لكل من الأريسة قبودانات التواني للسفن الأريسة	ملازم اول	٥٠٠	٦٢٥
لكل من الأريسة قبودانات الثوالت للسفن الأريسة	د ثاني	٥٠٠	٦٢٥

وعلى هذا الأساس جاء أسلوب الترغيب المادى ليكون تمييزاً للماملين بالسفن التجارية عن أقرانهم بالسفن الحربية ، ولم يكن أنفاز البحرية بمعيدين عن المتغيرات ذاتها ، فقد كانوا ذوى مرتبات ضئيلة نسبياً تتراوح بين ٤٠ قرشاً و ١١٠ قرش فى الشهر ، ولم يكن يعكس التفاوت الكبير بينهم وبين الضباط فحسب ، وانما جعلهم أكثر طالبي الاستعفاء من الخدمة وتاركيها ، ومن ثم صدرت الموافقة السنوية على مضاعفة مرتباتهم ، وليس ضم الربع فقط الذى اتبع مع ذوى الرتب وهو ما يوضحه الرصد التالى المحرر ٦ محرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ م ) ( ١٠٣ ) .

جملة المقتضى صرفه	ضم الضبط	أصله الشهري	
٢٢٠	١١٠	١١٠	باش ديس
١٤٠	٧٠	٧٠	يلكنجى
١٤٠	٧٠	٧٠	دبريس ( دبع ديس )
١٤٠	٧٠	٧٠	دومنجى ثان
٨٠	٤٠	٤٠	نفر دومنجى
٨٠	٤٠	٤٠	عشبرجى
٦٠	٣٠	٣٠	بخرى ( نفر عاقى )
١٤٠	٧٠	٧٠	باش اتشجى ( رئيس المشجبة )
١٠٠	٥٠	٥٠	اتشجى
٨٠	٤٠	٤٠	كهودجى
١١٨٠	٥٩٠	٥٩٠	

( ١٠٣ ) - : سجل م/١/٣/١ صادر ادارة المجيدية ، مكتابة نمرة ٤٠٢ بتاريخ ١٧ هـ ( ألحجة ) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس عن بيان مرتباتهم فقط الجارى صرفه ، ص : ٤٥٢ .  
- : سجل م/١/٣/١ صادر المجيدية ، مكتابة ٢ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ من مدير =

ولم يتوقف أمر التشجيعات على الاستخدام عند هذا الحد ، وإنما قام  
الوالى سعيد باشا بمنح انعامات لأطقم سفن الشركة المجيدية فى غرة  
ن ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦١ ) قيمتها ( سبعة آلاف وخمسمائة  
فرانسة ) ، وكان يشار إليها فى الوثائق « انعام من لئن المرحم  
الداورية » ( ١٠٤ ) .

ولما كان قد تم الغاء بدل التمييز نظير الزيادات التى تمت ، فإنه  
حسبما أشارت وثيقة لاحقة فقد تم إعادة صرف بدل التمييز لذوى الرتب  
والمونجية بواقع ٩٢٥ تسعة قروش وخمسة وعشرون بارة يومى اعتبارا  
من صفر ١٢٧٨ هـ ( أغسطس ١٨٦١ م ) ، تضاف الى أجورهم ( ١٠٥ ) .  
وبعد أن حولت المجيدية الى مصلحة الواپورات المبرية ، تم استحداث  
نظام جديد لمحاسبة طاقم السفينة ، وقد تم تنفيذه ابتداء من طوبه ( يناير )  
١٨٦٢ م من خلال شقين :

#### أولا : استقطاع خمس المرتبات

ثانيا : يعطى لهم مقابل ذلك ( نايب ) نسبة من ( نولون ) ايرادات السفن  
على أن يتم ذلك بالنسبة للضباط والأنفار البحرية المأخوذين من البحرية  
والجهازية ، ولا يتم ذلك بالنسبة للمهندسين والمونجية الا فرنك ( الأجانب ) ،  
ومن هم غير جهاديين أو بحريين ( ١٠٦ ) .

ولما كانت قد صدرت ارادة سنية فى ١٦ رجب ١٢٧٨ هـ ( يناير  
١٨٦٢ م ) ، حددت مرتبات جديدة لتلك الفئات المبرية ، من ثم أصبحت  
هذه المرتبات هى الأساس المحاسبى الذى اتبع حيال هذه الفئات ، وكان  
ذلك كالتالى ( ١٠٧ ) :

= المجيدية الى سواريات الواپورات رقم ٥٠٨ الى سوارى وابور الحجاز ٥٠٩ سوارى وابور  
جلة ، ٥١٢ سوارى وابور قبارى ، يضم الضمف الى مرتبات الأنفسار ، ص - ص : ٢٣٤  
٢٣٤ .

- : سجل م/٩/١٦ صادر مجيدية ، مكتابة رقم ٥٠٨ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ  
من مدير المجيدية الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ٢٤٤ .  
( ١٠٤ ) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١٣/١ صادر عربى أفرنكى  
الادارة ، مكتابة بتاريخ ٢٢ ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ من مدير عموم القومانية الى ناظر  
المهادية ، ص : ٧١ .

( ١٠٥ ) نفسه : سجل م/٣/٦ صادر عربى أفرنكى الادارة ، مكتابة رقم ٥٥٤  
بتاريخ ١٠ صفر ١٢٧٨ هـ من مدير المجيدية الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٤٠١ .  
( ١٠٦ ) نفسه : سجل م/١٠/١٦ دفتر قيد التحريرات الصادرة من القومانية المجيدية ،  
( مصلحة الواپورات ) رقم ١٨٢ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٧٨ هـ ( يناير ١٨٦٢ ) من المدير  
الى يعقوب أفندى وكيل مصلحة الواپورات المبرية ، السويس ص : ١ .  
( ١٠٧ ) المصدر نفسه .

ملاحظات	الرقم	مالية شهرى	ملاحظات	الرقم	مالية شهرى
فئات تتبع معها نظم أخرى يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * تضمين له نسبة من الأرباح (٢)	دوينجى ( نمر )	١٢٠	فئات تضمين لها نسبة من الأرباح	سوارى	٢٠٠٠
يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * تضمين له نسبة من الأرباح (٢)	عشيري	١٢٠		مطريات	١٠٠٠
يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * تضمين له نسبة من الأرباح (٢)	نمرجوى	١٢٠		قروان ثلاث	٨٠٠
يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * تضمين له نسبة من الأرباح (٢)	باشى اتشجى طباشج	١٢٠ ٧٥		خوجة باشى رئيس	٢٥٠ ١٨٠
يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في الإنشاء السلر قرشيان يرمى من القسم حتى العودة * تضمين له نسبة من الأرباح (٢)	اتشجى كوردجى	٧٥ ٥٠	والوجود عدد ١٢٠ x ٢ لكل منها	بلكنجى دعوىسى	١٢٠

(\*) تم استثناء الباشى عشيمية ( اتشجى ) من هذه الفئات بالأكاديمية الموزجة ٧ جا ( جافى آخر ) ١٢٧٨ ح ( يناير ١٨٦٢ ) - دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل ١/٦/٢ صادر المدير بتاريخ ٧ جا ١٢٧٨ ح من المدير الى سواريات الوارقات . ص : ٤٧ .

## والملاحظ من هذا الاجراء أنه استهدف :

**أولاً :** خفض قيمة ما تتحمله خزانة الحكومة من مرتبات ، وخاصة أن ذلك عاصر زيادة ديون مصر نحو ثلاثة ملايين جنيه قيمة بناء حوض السفن بالسويس وشراء مهمات ومدافع حربية من فرنسا ، كما عاصر أيضاً صدور الأوامر بصرف عساكر من الجيش ، واعطاء من يرغب من الضباط من الخدمة أرضاً ومعايشاً ، أو إحالتهم إلى مديرياتهم بنصف مرتباتهم وتخصيص ما يلزم لهم من الرواتب على الأراضي الزراعية (١٠٨) .

**ثانياً :** استهدف ذلك شحذ همم العاملين بالسفن ، أما من كانت توجد سفنهم بالإصلاح فلا يتم استقطاع الخمس عن مدة الإصلاحات ، وتحتسب الإيرادات عن المدة الفعلية فقط ، وقد كان هذا الاجراء مجزياً بالنسبة للعاملين ، حيث يترتب على نشاطهم قيمة ما يتم تخصيصه ، من ذلك نجد مكاتبة إلى سوارى وابور حجاز مؤرخة ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ تم تفيد أن اجمالى ما يخص الفئات السابق الإشارة إليها عن سبعة أشهر ١٦٦٥٠ قرشاً منها ٦٨١٨٢٥ قيمة المخصص للسوارى ، وتشير المكاتبة إلى أنه تبعاً لهذه النسبة ، ففي الاثنى عشر شهراً يتوكم عشرة آلاف قرش وكسور ٠٠ أى سيبقى لكم خمسة آلاف قرش وربع زيادة عن خمس الماهية التى يستقطع منكم ، وهكذا الباقين ٠٠ ٠

أما اذا تم مقارنة ذلك بقيمة المستقطع فى السبعة أشهر من السوارى مثلاً الذى مرتبه ٢٠٠٠ قرش وقيمة الخمس ٤٠٠ قرش ففي الأشهر السبعة ٢٨٠٠ ، أى أقل مما خصه من الإيرادات بمبلغ ٤٠١٨ ، الأمر الذى يؤكد الوضع المادى المتميز الذى عاشه هؤلاء الأفراد ، وقد تساوى احتساب هذه النسب بنسب الفئات الأخرى ، وإن كانت تفاوتت قيمة المستحق لكل منهم تبعاً لمرتبه ، كما كان يحدث الاختلاف تبعاً لمدة عمل السفينة الفعل وأجمالى إيرادها وهو ما يوضحه الإحصاء التالى على سبيل المثال (١٠٩) :

(١٠٨) أحمد عرابي : مرجع سابق ، ص : ١٦ ، ١٧ .

(١٠٩) للمزيد : دار الوثائق القومية ( خدمات - مجدية ) : سجل م/١٠/١٦ دفتر قيد التحريرات الصادرة مجدية ( مصلحة الواپورات ) من مدير الصلحة إلى مذكورين : - رقم ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ إلى سوارى وابور قبازى عن بيان توزيع المخصص لأفراجه ص : ١٠٧ ، - نفس الصفحة والتاريخ إلى سوارى وابور الحجاز ، وفى تاريخه إلى سوارى وابور نجد ، ص : ١٠٨ ، رقم ١١ بتاريخ ١٠ ربيع ثانى ( أكتوبر ١٨٦٢ إلى سوارى وابور نجد ، ص : ١٠٩ .  
- سجل م/٤/٣/٦ صادر الإدارة ، مكاتبة بتاريخ ١٠ ر. ( ربيع آخر ) ١٢٧٩ هـ ، ( أكتوبر ١٨٦٢ ) من مدير الصلحة إلى يعقوب أفندى وكيل الواپورات بالسويس ، ص : ص : ٤٣٤ ، ٤٣٥ .

وابور حجاز عن سبعة أشهر		وابور قبادى عن سبعة أشهر		وابور نجد عن خمسة أشهر عمل بدون الاصلاح	
بارة قرش	السواري	بارة قرش	السواري	بارة قرش	السواري
٦٨١٨	٢٥	٥١٩٨	٢٠	١٣٧٩	٢٠
٣٤٠٩	١٥	٢٥٩٩	١٠	٦٨٩	٢٠
٢٧٧٥	—	٢١١٥	—	٥٦١	٣٠
١٣٤٧	٣٠	١٠٢٧	٢٠	٢٧٢	٢٥
٨٧٢	٥	٦٦٤	٢٥	١٧٦	٢٥
١٤٢٧	٥	١٠٨٧	٣٥	٢٨٨	٣٠
١٦٦٥٠	—	١٣٦٩٣	٣٠	٣٣٦٩	—
اجمالى				قرش اجمالى	

بينما أشارت الوثائق ذاتها الى أن وابور جدة كان فى الترميم ثلاثة أشهر ونصف ، ولم يعمل سوى أربعة أشهر ونصف ، من ثم توزيع ما يخصهم من الايراد نحو ٣٧٤١ قرشا ، ورد خمس ماهياتهم المستقطع عن فترة الترميم ، وهذا جميعه يؤكد الاهتمام الخاص الذى اولاه سعيد باشا لأبناء الميرى العاملين بالسفن التجارية .

أما الفئات الأخرى التى لم تكن من الجهادية أو البحرية ، فهؤلاء ، وحسبما سبق القول يتم تحديد مرتباتهم فى عقد العمل البحرى ، وقد كان من أهمهم المهندسون الأجانب (الافرنك) فقد أشارت بعض الوثائق الى أن هؤلاء كانوا يتقاضون مرتباتهم وبها زيادة نسبية عن التابعين للميرى، فكانت مرتبات المهندسين اعتبارا من هاتور (يناير) ١٨٦١ بالقرش كما يلى (١١٠):

وابور نجد	وابور حجاز	وابور جدة	وابور قبادى
٣٢١٠	٣٠٠٠	٢٧٩١	٢٧٩١
٢٣٣٥	٢٣٣٥	٢٣٣٥	٢٣٣٥
١٩١٣	١٩١٣	١٩١٣	١٩١٣
١٢٩٠	١٢٩٠	—	—
٨٧٤٨	٨٥٢٨	٧٠٣٩	٧٠٣٩

(١١٠) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/١/٦/٩ صادر عربى ادارة المجدية ، رقم ٤٩٥ فى ٤ جا (صادى آخر) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجدية بالسويس ، ص : ٤٣٦ .

وكما يلاحظ ، فإن هذه المرتبات كانت بها زيادة نسبية مقارنة بالسواى. مثلا ، الذى كان أساس مرتبه فى يناير ١٨٦٢ ( ٢٠٠٠ قرش ) ، أو نائبه ( مفردات ) ١٠٠٠ قرش شهرى ، ولكن لا يتم استقطاع أية نسب نظرا لوجود عقود عمل سابقة ، ولم يتم صرف أية نسب من الإيرادات ، لكون مرتباتهم بها زيادات أصلية ، وكانت هذه الإيرادات من أهم السياسات التى اتبعت لتحقيق استقرار واستمرار عمالة السفن التجارية فى أواخر عهد سعيد باشا .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى بدايات عهد اسماعيل باشا وهى التى حولت بعد نحو العام الى الشركة العزيرية ، استمر الاطار العام فى تحديد المرتبات كالمعهد السابق من حيث معاملة المأخوذ من الدولتة تبعا لفئات رتبهم بالجهازية والبحرية ، أما الآخرون فيتم ذلك تبعا لما يتم الاتفاق عليه فى عقد العمل ، وقد أوردت الوثائق نماذج تفصيلية لبيان أطقم سفن الشركة المصرية ومنها وابور نجد كما يلى ( ١١١ ) : -

بارة قرش	نفر	بارة قرش	نفر	بارة قرش
	١	٢٥٠٠		
سواى بكباشى ( ملزم )	١	١٥٠٠		
مفردات صاغ ( رائد )	١	٧٥٠		
يوزباشى ( نقيب )	١	٥٠٠		
ملازم	١	٨٠٠		
ربان وهو دليل	١	٥٠٠	٦	٦٦٥٠
خوجة ملازم	١			
مهندس اول	١	٣٢٤٠		
ثانى	١	٢٠٠٠		
ثالث	١	١٩١٣		
سمكرى	١	١٢٩٠	٤	٨٤٤٣
باشى رئيس	١	١٨٠	١٠	١٤٩٩٣
ربيع رئيس ١٢٠	٣	٣٦٠		
نجار	١	٨٦٦		
دومنية الفرنك	٤	١٨٤٠		
لحينما يلىق اولاد عرب				
عنبرجى ودرمنجى عربى	٧	٤٢٠		
باشى اتشجية	٣	٤٨٠		
اتشجية	١٥	١١٢٥		
عشوى	١	٧٥		
قهروتى	١	٢٠٠		
بحرية	٢٢	١١٠٠	٥٨	٦٦٤٦ ١٠
اجمال			٦٨	٢١٦٦٦ ١٠

( ١١١ ) ( عزيرية ) : الحفظة الاولى - الملف الاول ، قرار جمعية القومية المصرية

٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ، ( يولية ١٨٦٣ ) .

وإذا كان هذا الإحصاء يمثل نموذجاً لما كانت عليه مرتبات العاملين بالسفن التجارية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، إلا أنه يشير بعض الملاحظات إذا تم مقارنته بالمبالغ الأساسية التي كان يتم صرفها لذوى الرتب في الجهادية والسفن الحربية ، وكانت في عهد اسماعيل باشا كما يلي (١١٢) :

٢٠ قرش	لنفر ( عسكري )	٣٠٠ ملازم ثان
٣٠ ٥٠	اومباشي ( عريف )	٣٥٠ ملازم اول
٤٠ »	جاويش ( رقيب )	٥٠٠ يوزباشي ( نقيب )
٥٠ »	بلوك امين	١٢٠٠ ١٣٠٠ صاغقول الخاسي ( رالده )
٦٠ »	باشجاويش ( رقيب اول )	٢٠٠٠ بكباشي ( مقدم )
١٢٠ »	صول ( مساعد )	٣٠٠٠ قانئمتم ( عقيد )
١٢٠ »	اسبيران ( طالب ممتاز )	٤٠٠٠ اميرالى ( عقيد )

ومن هذه الملاحظات : أولاً : أن القياس بهذا الشكل يكشف عن تفاوت ما تتقاضاه الرتبة الواحدة في السفن الحربية عنها في البحرية التجارية في الاجمالى الشهري ، للبكباشي مثلاً ٢٥٠٠ قرش مقابل ٢٠٠٠ في هذا الإحصاء ، والصاغ ١٥٠٠ قرش مقابل ١٢٠٠ ، واليوزباشي ٧٥٠ قرشاً مقابل ٥٠٠ وهكذا حتى ان النفر البحرى يتقاضى شهرياً ٥٠ قرشاً مقابل ٢٠ قرشاً تبعاً للإحصاء ، ومن ثم لا يكفي رصد هذه المرتبات بالسفن الحربية للحكم على ما كان يتم في البحرية التجارية .

ثانياً : لا يمكن القول بأن هذه المبالغ كانت اجمالى مرتبات هذه الرتب طيلة عهد اسماعيل باشا ، وذلك لوجود متغيرات ، كانت أوضح ما تكون في حالة وجود أقدميات بين ذوى الرتبة الواحدة ، إذ كان يتم اضافة مبالغ أخرى لمرتباتهم ، من ذلك ما جاء بالأمر الكريم الصادر بتاريخ ٢٤ ربيع أول ١٢٨٢ هـ ( أغسطس ١٦٨٥ ) بنقل أفراد ، منهم اثنان برتبة ملازم ثان ، أحدهما مرتبه الأصل ٢٥٠ قرشاً ضم عليه ١٥٠ فأصبح ٤٠٠ قرش ، والثانى الأجهلى ٣٠٠ قرش أضيف له ١٠٠ فأصبح ٤٠٠

(١١٢) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس ادارة المزيرية .  
ملف قرارات ١٢٨٤ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٨ بالدار قرار مجلس ادارة نمرة ١٢٧/٦ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ ( نوفمبر ١٨٦٧ ) .  
- سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

قرش ، بينما تمت ترقية ثالث لرتبة ملازم أول مرتبه الأصل ٤٠٠ قرش  
اضيف له ١٠٠ فأصبح ٥٠٠ قرش ، وقد كانت هذه التقلات بين أفراد  
السفن التابعة للدايرة السنية (١١٣) ، ولما كانت مرتباتهم هذه تختلف  
عما جاء بالرصد السابق ، فإن ذلك يؤكد عدم استقرار مبالغها طيلة عهد  
اسماعيل باشا ، أو على الأقل اذا نظر إليها في ضوء ما يتم صرفه لرتب  
العاملين بالسفن التجارية ، وأن هذه هي بدايات الربط فقط .

ولم يقتصر الأمر بالنسبة للبحرية التجارية المصرية على رصد هذه  
النقاط ، وإنما تعداه الى نقطة أخرى أشارت لها الشركة العزيرية بتاريخ  
٧ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) مفادها زيادة ما يتم صرفه للعاملين  
بالبحر الأحمر أولئك العاملين بالبحر المتوسط نظرا لما يتحمله من مشاق  
السفر كملاوة تضاف على ماهياتهم التي يتم صرفها على أساس الميرى ،  
ومن هذه التقديرات ما يلي (١١٤) : -

البحر الأحمر شهري	البحر الأبيض ( المتوسط )	نفر	
٣٠٠	٢٥٠٠	١	باشى ديس
			ودومجى باشه
٢٢٥	٢٠٠	١	يلكنجى ، دومجى نانى
١٤٠	١٢٠	١	ربيع ديس اومه ودومان ، وباشى غنبرجى
٢٠٠	١٨٠	١	باشى عكشجى
٢٢٠	١٠٠	١	عكشجى
٩٠٠	٨٠٠	١	نجار قللاط
٥٠٠	—	١	دومجى الفرنك
٥٨٠	٥٦٠	١	« نفرات » بحرية

(١١٣) دار الوثائق القومية لا محافظ الأبحاث ) : محفظة ٢٢ وقائع ، ملف وإبورات ،  
مستخرج من دفتر ١٩١٢ أوامر عربى صورة الأمر الكريم رقم ٢ بتاريخ ٢٤ ربيع أول  
١٢٨٢ هـ « أمور خاصة خديوى » ص : ٤ .  
(١١٤) نفسه ( خدمات - عزيرية ) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ( ٣٦١٣٠ بالدار ) ،  
قرار جمعية حضرات مؤسسين القومانية العزيرية نمرة ٥١/٣٩ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ  
البند الرابع .



كما أشارت الوثائق الى زيادة استحقاقات خوجات السفن اعتباراً من شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) ، فاصبحت لمن يعمل منهم في سفن البحر المتوسط بواقع ٦٠٠ قرش شهري بعد أن كانت ٥٠٠ قرش ، ومن يعمل بالبحر الأحمر ٧٥٠ قرشاً بدلاً من ٥٠٠ قرش شهري (١١٥) .

أما المهندسون ، فإنه كانت قد توافرت أعداد من مهندسين مستخدمين بالميرى ( أولاد عرب ) ، ولما كان هؤلاء يصرفون مرتبات أقل من المهندسين الأجانب ، ومن ثم صدر قرار بزيادة استحقاقاتهم أسوة بالأجانب بعد امتحانهم وترقيتهم من صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) ( ١١٦ ) ، أما بالنسبة للمهندسين الأجانب ، فهؤلاء رغم تحديد أجورهم الشهرية في عقود العمل وزيادتها النسبية ، إلا أن هذه الزيادات دفعتهم للكتابة مطالبين بمثلها أو الموافقة على تركهم الخدمة ، ومن ثم تمت الموافقة بتاريخ الأحد ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( يولية ١٨٦٦ ) على اضافة جنيهين للمهندسين الأول في السفن الكبار وهي : البحرية - الدقهلية - الشرقية - طنطا - الرحمانية ( ١١٧ ) .

ولم يكن قادة السفن ( السوريات ) وبقية الضباط بمعدين عن هذه الزيادات حيث تم اضافة الخمس الى مرتباتهم سنوياً ، ثم صدر قرار باضافة خمس ثلث لضباط البحر الأحمر . على أن يستقطع منهم . إذا نقلوا الى البحر المتوسط أو نهر النيل ( ١١٨ ) ، ويتضح من خلال هذا التتبع أن أجور العاملين بسفن العزيرية فاقت في هذه الفترة الشركات السابقة ، وكان ذلك من اثر التطور الاقتصادي وازدهار التجارة البحرية من جراء محصول القطن إبان الحرب الأهلية الأمريكية ، حيث توافرت سسيلة مادية ، وقيمة ربحية كبرى انعكست على زيادة المرتبات .

ولم يقتصر الأمر على هذه الزيادات فحسب ، بل تعداها الى صرف انعاميات ، ومن ذلك الموافقة على صرف شهر لعموم العاملين في شهر ربيع

---

( ١١٥ ) - : محفظة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة رقم ( ٣٦١١٢ ) بالدار ) قرار مجلس ادارة العزيرية رقم ٩ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ .

( ١١٦ ) - : المحفظة الأولى عزيرية ( الملف الأول ١٢٨١ هـ ) . وثيقة رقم ( ٣٦١٢٧ ) بالدار ) قرار جمعية طحات مؤسسين العزيرية مؤثر محمد سليم ١٥ صفر ١٢٨١ هـ نمرة ٣٣ .

( ١١٧ ) - : محفظة قرارات المجلس وثيقة رقم ( ٣٦١٥٣ ) بالدار ) ، قرار مجلس ادارة العزيرية نمرة ١٠١/٦٠ بتاريخ الأحد ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( يولية ١٨٦٦ ) .

( ١١٨ ) - : وثيقة رقم ( ٣٦١٤٨ ) بالدار ) ، قرار مجلس ادارة العزيرية نمرة ٩١/٥٧ بتاريخ الثلاثاء ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( يولية ١٨٦٦ ) .

الآخر ١٢٨١ هـ (أكتوبر ١٨٦٤) (١١٩) ، كذلك قيام الشركة بتوزيع هدايا من ذلك الأمر بشراء ٥ ثلاثون ساعة ذهب من بحر برا ، وبها بعض فصوص من الماس ، لتوزيعها على بعض القبودانات والوكلاء ٥٠ ، وذلك فى شعبان ١٢٨٠ هـ (ديسمبر ١٨٦٣) (١٢٠) .

أما عن علاقة الطاقم بتشغيل السفينة ذاتها وأثر ذلك فى المعاملات المادية ، فإنه قد استعفى عن النسبة التى كان يتم تخصيصها من إيرادات السفينة أبان الشركة الجديدة ، الى توزيع نسبة مما يتم توفيره من استهلاك السفينة عن القدر المحدد لاستهلاكها من الفحم والشحم والزيت ، الذى يتحقق نتيجة تشغيلها بالشرع (\*) ، وتوفير استخدام البخار فى مسيرها ، وقد اتخذت ادارة الشركة المصرية قرارها فى هذا الشأن فى محرم ١٢٨٠ هـ (يوليه ١٨٦٣) حيث يتم تخصيص نصف الوفر للشركة ، والنصف الآخر لطاقم السفينة يتم توزيعه حسب النسب التالية : -

٩٠٪ تصرف للخدمات والضباط والكدكليات والمهندسين والعطشجية والانفار البحرية .

١٠٪ يتم اضافتها بواقع  $\frac{1}{5}$  على ماهية البحرية ( الانفار ) ، ٢٠٪ على ماهية العطشجية ، وذلك بالإضافة الى ما يخصهم من نسبة الـ ٩٠٪ (١٢١) .

ولما كانت الشركة العزيزية تعتبر تطورا للشركة المصرية ، من ثم ظلت المكاسب السابقة سارية ان لم تزد بالنسبة لأجور العاملين الى أن حدثت الانتكاسة فى تجارة القطن بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية والتي أثرت بدورها على النقل البحرى وأرباحه ، ومن ثم دفعت الادارة للبحث عن سبل للتوفير الأمر الذى انعكس على الجوانب المادية فى التعامل بالسفن ، ولذا صدرت قرارات بتخفيض ما يتقاضاه طاقم السفينة ، ومن أمثلة ذلك قرار مجلس ادارة الشركة العزيزية فى ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (أواخر نوفمبر ١٨٦٧) الذى جاء به -

---

(١١٩) - المخططة الأولى (عزيزية) ، الملف الأول ، وثيقة رقم (٣٦٠٩٨ بالدار) ، قرار جمعية سفراء مؤسسين القومانية بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ .  
(١٢٠) - : قرار جمعية سفراء مؤسسين القومانية المصرية بتاريخ ٤ شعبان ١٢٨٠ هـ (ديسمبر ١٨٦٣) ، البند السابع عشر .  
(\*) شراع : والجميع شرع ، ويقال لها القلوع ، وهى عبارة عن قماش كتان مثبت على أعمدة بطريقة رأسية مثلثة تتحرك عن طريق قاعدة عمودية وبكرات .  
(١٢١) المصدر السابق : قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يوليه ١٨٦٣) ، البند الثامن - قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) البند الخامس عشر .

« لمناسبة ما نظر أن أرباح القومية ٠٠ بهذا العام لم تضاهي أرباح الأعرام السابقة ٠٠ قد استصوب أنه لمساعدة جانب القومية يجري استقطاع خمس ماهيات خلصها عموم وفروع ٠٠ » ، ثم فند القرار تلك الأمور بالنسبة للعاملين في البحر والبحر .

فكانت النسبة للعاملين في البر (\*) في الإدارة والتوكيلات كما يلي :-

(أ) ذوى الرتب : فهؤلاء يتم صرف استحقاقاتهم تبعاً للرتب واستحقاقها بالجهادية والبحرية السابق ذكره في هذا البحث ، بعد أن يتم خصم الخمس ، وذلك لمن هم بين رتبة الميرالي ( عميد ) وانتهاء إلى اليوزباشي ( النقيب ) .

(ب) ماعداهم فمن يكون استحقاقه ستمائة قرش شهري ، يصبح قيد استحقاقه شهري خمسمائة قرش، ومن كان يستحق خمسمائة وخمسين قرشاً يخصم منه خمسين قرشاً ، وأما من تكون ماهيته أقل من خمسمائة قرش فلا يخصم منه شيء .

أما بالنسبة للعاملين بالبحر ( طاقم السفينة ) : - فهؤلاء لم يتم منحهم جميعاً أية علاوات جديدة ، وإنما ظلت أجورهم كالسابق تبعاً لرتبتهم ، ثم تم استقطاع خمس المراتب السابق اضافته ثانية لاطقم سفن البحر الأحمر ، بينما ظلت استحقاقات العاملين بمقود عمل بحرية دون استقطاعات ، سواء كان ذلك بالنسبة للمهندسين أو غيرهم ( ١٢٢ ) .

أما قيمة ما كان يتم تخصيصه للطاقم ، فقد نصف الوفرة في استهلاك السفينة من الفحم والشحم والزيت فهذه النسبة قد أعيد النظر فيها اثر مخاطبة تمت بين العريزية وشركة الملاحة النمسية L'Loyd Austriaco عما تصرفه لأفراد سفنها ، فأفادت بأنها ١٥٪ للقبودانات والمهندسين ، ومن ثم تم اقرار ذلك بالنسبة لهذه الفئات في سفن العريزية ، ثم لم تلبث أن ألغت ذلك كلية في أبريل ١٨٦٩ ، بعد تفاقم خسارة الشركة التي كانت تهدد لايولتها لمصلحة وابورات البوستة الخديوية ( ١٢٣ ) .

---

(\*) سيتم تناول من لهم علاقة مباشرة بالسفينة في البر ( الوكلاء الملاحيون ) في

فصل لاحق .

(١٢٢) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريزية ) : محفظة قرارات مجلس الإدارة ١٢٨٤ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٨ بالدار ، قرار مجلس إدارة العريزية نمرة ٦ مطبقة ١٢٧ الجمعة ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ ( نوفمبر ١٨٦٧ ) باعتماد اسماعيل راغب ناظر الشركة .  
(١٢٣) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، وثيقة بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( أبريل ١٨٦٩ ) بيان المواد المتقضى التداول فيها بمجلس الإدارة المتجه بتوقيع وكيل المجلس .

وقد كانت هذه الخسائر قد دفعت مجلس الادارة الى البحث عن اجراءات للتوفير ، فشرعت في رفعت بعض المستخدمين وايقاف مرتباتهم ، وقدرت ما يتم من ذلك نحو ٢٥٠٠٠ جنيه ، كما اعيدت النظر في بدلات التعيين والملبوسات وقدرت ما ينتج عن ذلك نحو ٦٦٤٠ جنيها (١٢٤) .

بيد أن هذه المسيرة بين الزيادات والتخفيضات كشفت عن خطأ جوهرى فى الادارة ، هو أنها اتبعت سياسة المنع والتشجيعات دون دراسة كافية ، أو على الأقل لم تسر بمثل ما كان يتبع فى شركات البحرية التجارية المماثلة ، للدرجة أن أجور العاملين بالسفن العزيرية فاقت أقرانهم فى السفن الأجنبية ، ونقرأ فى هذا المجال اجابة الشركات الأجنبية على استفسارات العزيرية ، ففى افادة وكيل الشركة الفرنسية المساجيرى بالاسكندرية Services Maritimes des Messageries Imperiales بتاريخ ٢٨ يونيو ١٨٦٨ ، أوضح انه بدون الماكولات بالوابور فالهندس الأول ٣٠٠ فرنك شهري، والثانى ١٥٠ فرنكا (١٢٥)، وأما شركة اللويد النمساوية L'Loyd Austraiaco فقد أفادت فى كتابها المؤرخ ١٧ يونيو ١٨٦٨ بان المهندس الأول مرتب له ٣ ليرة اسبوعيا ، والثانى ٢ ليرة ١٥ شلن ، والثالث ١ ليرة ٣ شلن ، والرابع ١ ليرة ١ شلن ، وماعدا ذلك يوجد بدل تعيين اسبوعيا من ١٥ شلن الى ١ ليرة (١٢٦) ، وهذه وتلك قلت فيها مرتبات المهندسين عن أقرانهم بالسفن المصرية فى ضوء ما عرضناه سابقا ، حيث زاد استحقاق المهندس الأول فى بعض السفن عن ٣٤ جنيها ، ولم يقل عن ٢٧ جنيها ، والثانى أكثر من ٢٣ جنيها علما بدلات الماكل والملبس ، وقد امتدت الأطر ذاتها للباقيين .

وقد دفع هذا الأمر محمد شريف باشا بعد توليه رئاسة الشركة الى اعادة النظر والاستئذان من الخديوى فى ان يستخدم بالشركة العزيرية عمالة جديدة ، وأنه قد قام بقطع بدل التعيين المخصص لربانة بواخسر الشركة ، لأن رواتبهم تتراوح بين ٣٠ و ٣٥ جنيها فى الشهر بما فيها بدل التعيينات ، بينما رواتب الربانة الذين يعملون فى الشركات الأخرى لا تتجاوز ال ١٩ جنيها بما فيها بدل التعيين ١٠ ، ومن ثم جاءت موافقة الخديوى من الامتانة - حيث كان يصطاف - بتاريخ ١٤ يوليو ١٨٦٨

(١٢٤) نفسه : مخططة قرارات ١٢٨٥ هـ ، مطهر مجلس ادارة العزيرية نمرة ٣١ مضبطة ١٧ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) .

(١٢٥) نفسه : مخططة الميزانية والمرتب والمهد والسندات والبنوك ١٢٨٠ - ١٢٩١ هـ ، ملف قوائم وايصالات ، ترجمة مكانة بالفرنسية رقم ٢٢٤ بتاريخ ٢٠ يونية ١٨٦٨ من وكيل شركة المساجيرى الامبراطورية الفرنسية بالاسكندرية الى مدير العزيرية .

(١٢٦) المصدر نفسه : ترجمة مكانة بتاريخ ١٧ يونية ١٨٦٨ من وكيل شركة اللويد النمساوية بالاسكندرية الى سبجادة الباشا ناهى العزيرية المصرية .

بالموافقة على الإجراءات ، وأنه ما دام استخدام الرابطة الأجانب أقل كلفة وأدعى الى راحة السياح فلا بأس والحالة هذه من استخدام الرابطة الأجانب بدلا من الرابطة المصريين » ( ١٢٧ ) .

وعلى هذا الأساس جاء مؤشر صرف أجور أطقم السفن في مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، فذوو الرتب والمأخوذون من الميرى فيؤلا . يعاملون معاملة من هم بالجهادية والبحرية دون اضافات ، وتسرى على المجدد منهم ذات النظم المبرية ، خاصة بعد أن أصبحت المصلحة بأسرها حكومية ، وأصبحت زيادة المرتبات بعد أن كانت تهدف الى تشجيع العمالة بالسفن ووسيلة تحسين لمستواهم المعيشى ، أمست وبالا لأنه كان من الصعب تقبل تخفيضات أكثر ، ومن ثم فتح الباب أمام العمالة الأجنبية ، فنقرأ عن تولى بعضهم رابطة للسفن أمثال الخواجة جوزيف الذى عين عام ١٨٧٣ ربانا للباخرة شنين بمرتب شهري ٢٠ عشرون جنيها ( ١٢٨ ) ، ونلمح معه النقص باكثر من ٥ جنيهات عن السابقين من المصريين ، ومن ثم دعم هذا استخدام الكثيرين منهم فى قيادة السفن ومذكرا بما كان فى المجيدة قبل تعريبها فى عهد سعيد باشا ، وان كان لم يثبت توليهم قيادة جميع السفن أو شغافهم جميع وظائفها .

( ب ) **نظم الصرف** : لما كانت الأجور والبدلات يتم صرفها شهريا ، فمن ثم وجدت أطر تعاون ادارية بين السفينة ومقر ديوان العموم ، تكفل العمل على صرف المستحقات للعاملين متعددى الجنسية ، مثلما أملت تطوير السجلات والدفاتر التى كانت تعتمد عليها اجراءات الصرف ، حتى يتم ذلك تبعا لمقود العمل والدفاتر والسجلات المحفوظة بديوان العموم المدون فيها بيانات العاملين ووظائفهم وأجورهم ، ثم الاطلاع على كشوف يومية السفينة عقب كل رحلة بحرية واستخلاص ما يؤثر على أجور وبدلات أفراد الطاقم ، من حضور وغياب وانضباط وجزاءات وأجازات ، ويضاف اليها ما تصدره الادارة من قرارات ترقية أو علاوة أو خصم وغيرها مما يؤثر على قيمة المبالغ المستحقة ، ولما كان جل الاهتمام فى بداية تأسيس البحرية المصرية بحركة الشحن ، فمن ثم اعتري تقديم رؤساء السفن لهذه البيانات شئ من التقصير ، أفصحت عنه حادثة غرق راكبين فى بحر السويس ( البحر الأحمر ) فى بدايات ذى القعدة ١٢٧٤ هـ ( يونية ١٨٥٨ ) لم يستدل عليهما ، فصدرت التعليمات مشددة بضرورة تقديم كشوف للركاب واسماء النوتية ( البحارة ) عقب كل رحلة بحرية ( ١٢٩ ) ، حيث

( ١٢٧ ) د - أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ ، ٧١٧ .

( ١٢٨ ) نفسه ، ص : ٧١٧ .

( ١٢٩ ) دار الوثائق ( ديوان مية سنية ) : محفظة ٢٤ مية سنية تركى ، ترجمة =

تتم مطابقة أسماء البحارة على المحفوظ بالإدارة ليتم صرف المستحقات ، واستمر ذلك الى ان صدرت التعليمات في ١٢ ر ( ربيع آخر ) ١٢٧٧ هـ ( أكتوبر ١٨٦٠ ) بتنظيم دفتر يومية السفينة ( جرنال السفينة ) وهو الذي يتضمن البيانات التفصيلية لاجمالى حركة السفينة والطاقم ( ١٣٠ ) ، ثم طبعت أوراق مطولة لنماذج كشوف يومية على غرار المتبع بالسكة الحديد وتم توزيعها على سواريات السفن بتاريخ ٢٢ هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٧ هـ ( يونية ١٨٦١ ) وهذه الكشوف من نسختين احدهما تحفظ بالسفينة والأخرى يتم تقديمها عقب انتهاء كل رحلة بحرية ( ١٣١ ) ، وقد أصبحت مجموعات هذه الكشوف هي الأساس لدفتر أو سجل اليومية ، والذي يتم فيه رصد المشحونات وما يتم للسفينة ، وبيان حضور وغياب أفراد الطاقم وأجازاتهم باذن أو أجازتهم الطبية وكافة الحوادث ، وفي البداية أسندت مهام تحرير هذه اليومية الى القبودان ( سوارى السفينة ) ( ١٣٢ ) ، حيث يراعى في تدوينها بيانات دفتر أسماء البحريين المحفوظ بالسفينة ( ١٣٣ ) ، وتخفيفاً من الأعباء الملقاة على عاتق قائد السفينة ، فقد أسندت هذه المهام الى خوجة السفينة .

بالإضافة الى ذلك حركة المآكل في ( دفتر الزمات والأحد ) الذي كان مقسماً لعدة أبواب تبعاً لوظائف الطاقم ( ١٣٤ ) ، ومن خلال رصد المدون بالدفترين يتم تحديد قيمة استحقاقات الأفراد وهدلات التعيين وكان يتم اعتماد ذلك من سوارى السفينة ، ويتم تسليم ذلك للوكيل بالسويس بالنسبة للعاملين في البحر الأحمر حتى يرسله للإدارة ، وإلى مقر توكيل الاسكندرية بالنسبة للعاملين بالبحر المتوسط .

---

= الوثيقة رقم ١٢٢ بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٥ ( مارس ١٨٥٩ ) من اسماعيل عاصم ناظر الداخلية الى صاحب العزة .

( ١٣٠ ) - ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٦/٨ صادر المجيدية ، بتاريخ ١٢ ر ( ربيع آخر ) ١٢٧٧ من المدير الى زئيل قبودان سوارى قبارى ، - تاريخه الى طاهر قبودان سوارى تبع ، ص : ٦٦ ، ٦٧ .

( ١٣١ ) - : سجل م/٣/٣ صادر ادارة المجيدية ، مكتابة رقم ٤٢١ بتاريخ ٢٢ هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٧ هـ من المدير الى حسن قبودان وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ١٢ . ( ١٣٢ ) - : سجل م/١/٦/٩ صادر المجيدية ، مكتابة رقم ٣٦٢ فى ٧ هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٧ هـ ( يونية ١٨٦١ ) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٩٠ .

( ١٣٣ ) المادة ٦٥ من القانون البحرى التجارى ، ط ١٢٨٥ هـ ، ط ١٢٩٢ هـ ، ص : ١٩ ، - فيليب جلاب : قاموس الادارة ، المجلد الرابع ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ .

( ١٣٤ ) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٦/٢ صادر عربى أفركى الإدارة ، رقم ١٨ فى هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٨ هـ ( مايو ١٨٦٢ ) من مدير الواپورات الى يعقوب أفندى وكيل مصلحة الواپورات المصرية ، ص : ١٠٠ .

كان متبعاً للصرف انه بعد اتخاذ الادارة اجراءاتها ومراجعتها ، تقوم باخطار الوكيلين المذكورين ليقوما بصرف النقدية المستحقة للخوچه ، حيث تجرى التوقيعات على كشوف الصرف واعادتها ، وكان يوضح بهذه الكشوف التابعين للدونما ، كما يتم تحديد فئات الماهيات وبدلات التمين مثال ذلك بيان اجمالي المنصرف لطاقم السفينة جده في بؤونه ( يونية ١٨٦١ ) ، كان المقتضى صرفه من خزانة توكيل السويس مبلغ ٣٠ بارة ١٧٠٥٩ قرشا وبياناته ٢٠ بارة ١٠٨١٩ قرشا ماهية ، ١٥ بارة ٤٥١٠ قرشا تعيين ، ٣٥ بارة ١٧٢٩ قرشا للدونما ( العسكريين ) ( ١٣٥ ) .

وتجدر الاشارة الى انه رغم وجود هذه النظم كان يحدث تأخير في صرف الأجور عن بعض الأشهر ، الأمر الذي كان يؤدي الى تقديم أفراد الطاقم التماسات تستعجل الصرف للوكيل الملاحي المسئول ، وهو كان يرفعها بسوره للادارة اذ لم يكن من سلطته البت في مثل هذه الأمور (١٣٦)، ومن المرجح أن ذلك كان مرتبطاً بالظروف المالية التي عانت منها المجيدة في أحيائها ، وأنه دفع الشركة الى اتباع سياسة صرف سائلة تسلم الى سوارى السفينة ، يقرض منها من يحتاج لنقود من أفراد الطاقم على أن تتم تسويتها عند الصرف الشهري (١٣٧) ، بيد أن استنفال التأخير في أشهر أخرى أدى الى ترك بعض الأفراد للسفينة واتجاههم الى مقر التوكيل ، من ذلك توجه ٢٧ فرداً من طاقم السفينة تجد في ٢١ ص ( صفر ) ١٢٧٨ ( أغسطس ١٨٦١ ) الى مقر ديوان توكيل السويس « وصحبهم جميع عفشهم وأجابوا عن سبب خروجهم من الوابور - وهذا غير لائق - لطلب ماهياتهم وحوائجهم المتأخرة .. وتم تدخل المحافظ لاقناع المذكورين بالنزول للوابور. (١٣٨) » .

وقد كان متبعاً في اجراءات صرف الاستحقاقات ، أنه اذا رغب البعض في اوسال جره منها أو كلها الى ذويهم أو جهة ما ، فبعد موافقة

---

= - سجل م/١/٦ صادر عربى الادارة ، رقم ١٨ فى ١٠ هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٨ هـ من المدير الى وكيل الوابودات البحرية بالسويس ، ص : ٣٦١ .  
(١٣٥) - : سجل م/١/٦/٣ ، بتاريخ ٨ هـ ( ذى الحجة ) يونية ١٨٦١ أمر بالصرف من المدير الى خزانة وكيل السويس ، ص : ٢ .  
(١٣٦) المصدر نفسه .

(١٣٧) - : سجل م/١/٦/٣ صادر عربى ادارة المجيدة ، مكتابة رقم ٥١٨ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ ( ١٥ يوليو ١٨٦١ ) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى واپور الحجاز ، ص : ٢٤٤ .  
(١٣٨) - : سجل م/١/٦/٣ صادر ووارد المجيدة ، مسلسل ٢٧ بتاريخ ٢١ ص ( صفر ) ١٢٧٨ هـ ( ٢٩ أغسطس ١٨٦١ ) من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٢٠ .

الادارة على ذلك يتم تحويل تلك المبالغ للجهات التي يحدونها ، وقد كان يتم ذلك مع الأجانب خاصة مع طلبهم التحويل الى جهاتهم الأصلية « شركات الملاحة الأجنبية » التي ترسلها الى ذويهم ، بينما يصرف المتبقى له عن طريق خوجة السفينة ، ومن ذلك الموافقة في ٢٢ أغسطس ١٨٦٠ على المكتبة الواردة من الشركة الانجليزية P & O على صرف مبالغ للمسبو ويست Wist وكيلها بالسويس يرغب مهندسون انجليز في ارسالها لذويهم ( ١٣٩ ) ، أو أن يتم تحديده هذه المبالغ في عقد العمل البحري من ذلك ما يورده عقدا عمل ارجوس فنست Argous Vinst برنجي مهندس ماكنتجي ( مهندس ميكانيكي أول ) ، بنتو رسوما B. Resoma مهندس ثاني ، بتاريخ ٢٢ ديسمبر ١٨٦٣ عن استئجارهما بالشركة المصرية ( سفينة دمنهور ) ، وكان مرتب اولهما ١٠ عشرة جنيهاات انجليزية ، والثاني ٨ ثمانية جنيهاات انجليزية (\*) ، وأنهما رتبا جانبا من مرتباتهم لكي يتم ارساله لذويهم عن طريق الشركة الشرقية الانجليزية P & O (١٤٠) .

وقد كان صرف الاجور يتم تبعا لنوع العملة المحددة في عقد العمل بالنسبة للأجانب ، ولكن لما كانت النقود في مصر قد تعرضت لاضطراب نتيجة تفاوت قيمة العملات الفضية بالاضافة الى وجود بعض العملات الأجنبية المزيفة ، فمن ثم أوجدت تلك الأمور اختلالا في اجراءات الصرف وامتنع البعض عن الصرف بالعملة السابق تحديدها والتي اختلفت قيمتها في الأوضاع المضطربة ، خاصة ابان فترة تدهور الفضة في أوروبا في أواسط عهد اسماعيل والتكالب على العملة الذهبية في مصر ، وكان أساسها الجنيه الذهب ، والذي زادت قيمته منذ نهايات عهد سعيد باشا مع مقدم ازدهار تجارة القطن ، وكان بالاضافة اليه العملات العثمانية « المجيدى » والفرنسية (١٤١) بينما منع قبول عملات أخرى بخزانة

---

(١٣٩) - : سجل م/٣/٤ صادر ووارد الادارة ، رقم ١٩١ بتاريخ ٢٢ أغسطس ١٨٦٠ من وكيل الشركة الشرقية الانجليزية بالاسكندرية الى مدير المجيدية ، ص : ٦ .

بارة قرش

(\*) كانت قيمة الجنيه الانجليزى تماثل ٢٠ ٩٧ أى ٩٧.٥ قرش .

محمد مختار باشا : التوقيعات الالهامية ، ص - ص : ١٣١٩ - ١٣٣٤ .

(١٤٠) دار الوثائق القومية ( ضمات - عزيزية ) : محفظة رقم ٢ وابورات ٦٣ - ١٨٦٥ ، ترجمة عقود عمل موقعة مع وكيل القومانية الشرقية الانجليزية بالاسكندرية بتاريخ الثلاثاء ١١ ( وجب ) ٢٢/١٢٨٠ ديسمبر ١٨٦٣ ، منها الخاص بالمهندس الأول ، والمهندس الثاني بالسفينة دمنهور بالشركة المصرية في سياحة السفن البخارية وآخرين . (١٤١) أحمد الشربيتى : مرجع سابق ، ص ص : ٧٦ ، ٧٧ .



الحكومة (١٤٢) وبالتالي أثرت هذه الظروف في صرف الأجور وشرعت الحكومة في توفير العملات الذهبية ، وأمرت بدفع الأجور بالعمليتين الذهبية والفضية ، وكان المهندسون الأجانب أكثر وعيا بهذه العقائق ، ففي الوقت الذي تقبل فيه المصريون الصرف تبعا لذلك ، نجد المهندسين الأجانب يمتنعون عن صرف مرتباتهم إذا كان بها قدر من الفضة ، وفي ١٢ ش ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ ) يشكو وكيل السويس هذا التصرف من الأجانب من منطلق أنه لا توجد نقود ذهبية كافية بالتوكيل ، وأن القناصل يتدخلون نتيجة احتجاجاتهم ولم يكن من وسيلة سوى تدبير ذلك لأن العقد نص على أن تكون العملة ذهبا ، ثم صدرت الأوامر بأنه « عند انعقاد أى كئتراتو ( عقد ) مع المهندسين الأوروبيين ( الأوروبيين ) يتوضح به مقدار استحقاقهم الذي ( يدفع ) اليهم شهري بواقع القرش لا بواقع الجنيه الأفرنسي » (١٤٣) ، وقد جات هذه الاجراءات في أواخر عهد اسماعيل ، وكان على الخزانة أن تضي في دفع مرتبات السابق توقيع عقود عملهم الى النهاية ولحين تركهم الخدمة ، حيث تكون نتائج أزمته في هذه الحالة دفع المزيد من التعويضات .

وقد كانت تتبع هذه الاجراءات بالنسبة لسرف الماهيات الشهرية ، ولكن حسبما أشير ضمنا أن هذه الماهيات كانت تتأثر بظروف أخرى ، يترتب عليها تحديد القيمة من ترقية وأجازات وغياب وجزاءات وبدلات حيث يتم الصرف بعد استيفاء المتغيرات بالزيادة أو الاستقطاع ، وفي بعض الأحيان كانت تحدث أخطاء حسابية في الصرف بالنقص أو الزيادة وهذه كانت تتم تسويتها في الأشهر اللاحقة (١٤٤) .

أما الاجراء الذي يتم فيه إيقاف صرف المرتب ، فإنه كان عند إيقاف العمل على ذمة قضية ، من ذلك ما تم من استقطاع مرتب يوزباشي على قبودان بوابور الحديد لمدة أربعة أشهر لاحالته للتحقيق على ذمة قضية

---

(١٤٢) ذكرت الوقائع المصرية ان الروية الهندية والريال المسكوبي والفرنك والقطعة النمسواي وغيرها ، صار منع قبولها بخزانة الحكومة - الوقائع المصرية : المذ ٦٥٣ بتاريخ ٣ ربيع اول ١٢٩٣ هـ / ٨ أبريل ١٨٧٦ .

(١٤٣) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة وإبورات البوستة ) : سجل م/٢٨/٣ ج ٣ وارد الفروع ، مكتبة رقم ١٢٠٤ بتاريخ ١٢ ش ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ من توكيل السويس ، ص : ٣٢ .

(١٤٤) - نفسه ( الجديدة ) : سجل م/٣/١ صادر ووارد الادارة ، رقم ١٧ بتاريخ ١٩ هـ ( ذي الحجة ) ١٢٧٨ هـ ( يونيو ١٨٦٢ ) من وكيل السويس الى مدير مصلحة الإبورات المصرية بخصوص مبلغ تم صرفه زيادة للباشي ريس حسن حمن بوابور الحجاز ،

ص : ٩

خاصة بفقد صرة بسفينته بها عشرون ألف درهم (١٤٥) ، كما كان يتم الايقاف أيضا في حالة انتهاء الخدمة بالرفق أو لانتهاء عقد العمل دون تجديد أو الوفاة حيث تتم التسويات بالمعاشات ، وهذه كانت تتبع معها إجراءات أخرى .

### وابعا : الترقيات :

وهي تعنى شغل الفرد درجة أو رتبة أعلى في وظيفته ، وتمتعه بما يترتب على ذلك من مزايا مادية في الأجر الأساسى والبدلات وغيرها ، ومزايا أدبية معنوية بارتقائه بين زملائه حيث كانت نظم الترقية تحتم ضرورة التميز بالأخلاق الحميدة والتفوق في علم وفن البحرية كل حسب اختصاصه (١٤٦) ، ومن ثم فهي تمزج بين صالح العمل والعامل .

ولما كانت البحرية التجارية المصرية قد استخدمت في سفنها عناصر متباينة من العسكريين كضباط وأنفار ، ثم المدنيين في بقية التخصصات ومنها الهندسة الميكانيكية ، فانه تبعاً لهذا التباين كانت توجد بعض الفروق من حيث السلطة المنوط بها التصديق على الترقية ، مثلما تباينت عناصر ترقيات كل منها ، فالعسكريون مثلاً تحكمهم الأطر التي كانت تحكم ترقيات أقرانهم بالدونما والجهادية ، حيث كان متبعاً منذ البداية موافاة الادارة ببيان الرتبة الوارد بها ، وبعد تجميع اجمالي بيان رتب المستخدمين تتم المخاطبات مع الديوان الأعلى ( الوابورات والعمليات ثم ديوان البحرية ) للاستفادة عما يتم استحداثه من ترتيبات أخرى كي يتم تطبيقها في الترقيات (١٤٧) ، وذلك لأن قرارات ترقية الضباط ( رتبة ملازم فما فوقها ) كانت تتم بعد الموافقة السنوية ( الخديوى ) (١٤٨) ، ومن ثم تطلبت توخى مزيد من التنظيم والمتابعة .

(١٤٥) - نفسه ( عزيزية ) : مطبعة تراجم دفاتر ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ، مكتبة ١٢ وجبة ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) من على قبودان يوايور الحديدية الى وكيل القومانية العزيزية بالسويس

(١٤٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٨ قيد التحريات الصادرة ، ادارة المجيدية ، بتاريخ ٢٠ ج ( جمادى أول ) ١٢٧٦ ( ديسمبر ١٨٥٩ ) من المدير الى ناظر الجهادية ، ص : ١٢ .

- رقم ٢٠ بتاريخ ٤ ربيع ثانى ( ١٢٧٧ هـ ( أكتوبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى وكيل السويس ، ص : ١٠٩ .

(١٤٧) نفسه : سجل م/٣/٦ قيد التحريات الصادرة ادارة المجيدية ، رقم ٤١٦ بتاريخ غاية الحجة ١٢٧٧ هـ ( يولية ١٨٦١ ) من المدير الى وكيل ديوان الوابورات والعمليات ، ص : ٣١ .

(١٤٨) نفسه ( عزيزية ) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٠ بالدار ، قرار جمعية مؤسسين القومانية العزيزية المصرية نمرة ٣٦/مضبطة ٥١ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) البند الأول ،

أما من كانت رتبته أقل من ملازم أى الكدكلية ( الصف ضباط أو ضباط الصف ) فقد كانت الموافقة على ترقيةاتهم من سلطة مدير ( ناظر ) البحرية ( ١٤٩ ) ، وقد تقتصر على الاداة ، ولكن بما لا يؤخر ترقيةاتهم عن أقرانهم بالميرى ، وقد اشترطت الأوامر العالية إجراء امتحانات للمسكرين ، وذلك فيما نصه : « إن الضباط أرباب الرتب هم الذين يعرض عن يستحق ضميمة ( زيادة ) منهم بعد الامتحان » .

وقد كان الشيء ذاته بالنسبة للكدكلية وذلك فى النص على ان وظائف الكدكلية ، تكون بالامتحان درجة بعد درجة لمن يستحق ( ١٥٠ ) ، وكانت هذه الامتحانات تركز على الجوانب العملية فى السفن بمراقبة مفتش العموم وباشمهندس الواورات وسوارى السفينة ، وقد اشتملت درجات الكدكلية على بحرى ، بحرى ماهر ،  $\frac{1}{4}$  ريس ،  $\frac{1}{2}$  ريس ،  $\frac{3}{4}$  ريس ، ريس كامل ، ثم مساعد ( صول أول ) ، ثان ، وبعد تصميم استخدام البخار حورت هذه المسميات فأصبحت نفر بحرى ، بحرى ماهر ، ربع ريس ، ريس بإشراف ( ١٥١ ) ، وقد كانت الامتحانات تعتمد أساسا على اختبارهم النظرى والعمل فى العلوم والفنون البحرية ، وفى هذا المجال كانت تؤخذ فى الحسبان تقارير وملاحظات السوارى ومتابعة باشمهندس الواورات ومفتش العموم ، وخاصة فى السلطات التى للخديوى ، أى عند ترقية الضباط ، ولذا عملت الادارة على اكتساب ضباطها خبرات تؤهلهم للترقى ، مثلا كان يتم تدريب الذين يصلون بالبر فى السفن البحرية عن طريق الحاقهم من وقت لآخر بالسفن ، مثلا كان يكون فى تقاريرهم المأموريات والرحلات البحرية الهامة التى قاموا بها ، مثلا أن يكون قادرا الى بومباي أو أوروبا أو دار بها حول الرأس ( رأس الرجاء الصالح ) قبل افتتاح قناة السويس ، أو نجساحه فى مأموريات نقل الى جانب السفن البحرية ، مما تشبه توارىخها ، وأماكنها ونوعياتها وأعدادها ، أو أن يكون قد قام بأعمال انقاذ بحرية .

وفى الغالب كانت تتم الموافقة السنوية على الرتب المطلوبة الوارد بيانها من الشركة ، ولكن كان يحدث فى بعض الأحيان أن يمنح الخديوى رتبا أعلى من تلك الواردة ، من ذلك منحه رتبة القائمقام الى بعض سواريات

( ١٤٩ ) المصدر نفسه .

( ١٥٠ ) د . أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٢ ، ٦٨٣ ،

وهما

( ١٥١ ) دار الوثائق القومية ( ديوان ممية سنوية ) : دفتر ١٩١١ أوامر عربى ، امر كريم رقم ٢ بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨١ ( أكتوبر ١٨٦٤ ) من للملأ الى القومانية العزيرية .

- د . أحمد عبد النصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٣ .

السفن ، وكان ذلك يفوق ما رآته الادارة في أن تكون رتبة السواريات بكباشى (١٥٢) ، وهذا يوضحه المنشور بالوقائع المصرية - حسبما كان متبع - وذلك بتاريخ ٤ يناير ١٨٦٥ ومقاده ترقية ثلاثة من ربانة البواخر الى رتبة القائمقام ( عقيد ) وهم سرهنك قبودان البخازة « الدقهلية » ، ومحمد مجالى قبودان « الشرقية » ، ومصطفى قبودان « البحيرة » ، ثم ترقية تسعة الى رتبة البكباشى ( مقدم ) واثنى عشر مفردات ( نواب القادة ) الى رتبة الصاغفول أغاسى ( رائد ) ، وتسعة الى رتبة اليوزباشى ( نقيب ) واثنى عشر الى رتبة الملازم أول (١٥٣) .

ويتضح من هذا أنه كان يتم فى الغالب حصر وتجميع الأسماء التى تستحق الترقية ، ولم يكن تقديدها يتم بصورة انفرادية ، أما هذا المنح من الخديوى فيكشف عن اهتمامه وتكريمه الضباط العاملين بالسفن التجارية ، ولا غرو فقد عاصرت هذه الترقيات فترة ازدهار التجارة البحرية والنشاط المكثف لسفن النقل البحرى ، ولذلك حوى الأمر الكريم عبارات التكريم الناطقة بالتشجيع « أزيد من المطلوب » فى نصه :

« أنه منذ ابتداء القومبانية العزيزية فى تسيير بواخرها ، أظهر رجال البحرية المصرية الميئين فى هذه الشركة غاية الاجتهاد والنشاط ومزيد المحافظة على ما أنيط بهم .. ورضى الركاب عنهم بسبب ما راوه منهم ، كما استفيد من العرض الصادر من القومبانية واشعارها ، والشهادات الخارجية واخبارها .. »

.. وحيث أن ترقية مثل هؤلاء هو قصد الحضرة الخديوية ومرغوبها ومطمح نظرها الشريف ، ومقصدها الكريم ومطلوبها ، فانه تكرم عابهم واحسن بحسب ما يليق بهم من الرتب وشرفهم تشريفا زائدا عن الطلب .. » (١٥٤) .

ولم يكن يتوقف منح الترقيات على الأمور السابقة فحسب ، وانما كان يؤثر فى منحها اجمالا مكاسب الشركة الاقتصادية بالنسبة للتمويل ، والسمعة المعنوية التى تبرزها التقارير والملاحظات وما ينشر عنها بالصحف من الركاب أو الادارة أو الجهات الأجنبية (\*) .

---

(١٥٢) دار الوثائق القومية ( ديوان معية سنية ) : دفتر ١٩١١ أوامر عربى ، أمر كريم رقم ٢ بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨١ من التيا الى القومبانية المزيزية . . . . .  
(١٥٣) د . أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق عاشر ( ١ ) ص : ٧٠٧ .  
(١٥٤) المرجع نفسه .  
(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص ( دور السفن فى النشاط الخارجى ) .

وقد كانت سلطة ( والى/خديوى ) مصر فى منح الترقيات حتى رتبة الميرالاي ( عبيد ) ، وذلك تبعا لما جاء فى فرمان غرة يونية ١٨٤١ الصادر لمحمد على الذى نص على أنه « يرتقى ضباط البرية والبحرية حتى رتبة أميرآلى ، وهى الحقوق التى نبتتها فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ لاسماعيل باشا فى اشارته » ٠٠ أبقينا لخديوى مصر الامتياز القديم فى حق اعطاء رتبة ميرالاي من الرتب العسكرية ٠٠ « (١٥٥) ، أما الترقى لما فوق هذه الرتبة كرتبة الميرلوا ( لواء ) والفريق ٠٠ فهذه بموافقة السلطان (١٥٦) .

ولما كانت هذه الترقيات تصدر بإرادة سنية ، من ثم كانت تعرض عليه المحاكمات البحرية التى كان من شأنها التأثير على الرتبة الوظيفية سواء من حيث عدم الاصعاد لمن يستحق ، أو الخفض ، أو الرفع ، وإذا لم يتبع ذلك كانت النتيجة اصدار الأوامر الى ناظر البحرية باحضاره الذين أقدموا على الانفراد بأرائهم وعلى سبيل المثال ، كان قرار مجلس تاديب البحرية الخاص بمصطفى قبودان مفردات وابور دمنهور التابع للمزيرية ، صادرا بحرماته من الاصعاد ( وقف أقليمية ) الى الترقية سنة حسب آراء ليمان ريس ( رئيس ميناء ) اسكندرية ، وناظر الترسانة بها ، وسوارى فرقتين ( سفينة حربية ) وسوارى وابور السعيدية وسوارى وابور الزرخ ، بينما انفرد وكيل البحرية برأى مفاده نزول ( تخفيض ) المفردات المذكور عن رتبة سنة ، ومن ثم كان قرار الأغلبية ، بحرماته من الاصعاد (١٥٦ مكررا) .

ولما عرض هذا القرار على اسماعيل باشا ، اصدر أمره الى نظارة البحرية بتاريخ ٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ م ) مبدئا اعتراضه ، نظرا لاعتباره مثل هذه الترقيات وما يؤثر عليها من سلطته السيادية فذكر « ٠٠٠ والآن قد استغربنا قرار هؤلاء الضباط ، حيث انهم اخترعوا حكم علم الترقية ، مع كون الاصعاد الى الترقى لم يكن بأيديهم ولا يعطى بواسطتهم ولا يعلموا وجوب الترقى حتما لهذا ولا علمه ولاهناك قاعدة مضطردة لهم ، وكيف قدموا عليها وبنوا حكمهم على مجهول ٠٠ لذلك تحضروهم وتوبخوهم ومن حضر من أمثالهم عليه ألا يخرج عن حله قانون شخصه ٠٠٠ « (١٥٦ مكررا) .

٠ (١٥٥) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ( ١٩٦٧ ) ، ص : ٢٥٠ .

(١٥٦) نفسه ، ص : ٢٢٣ .

(١٥٦م) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محظية الواپورات ( ١ ) صورة الأمر الكريم الصادر لنظارة البحرية نمرة ٣ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨١ هـ . محولة من ناظر البحرية عبد اللطيف ( باشا ) بتاريخ ١٥ رجب ١٢٨١ الى مدير القومانية المصرية . (١٥٦م) نفسه .

وكان يترتب على الترتيبات زيادة مادية فى المرتب الاصلى والبدلات والمزايا التى تمنح للمتقنين ، وقد كانت الماهيات الاساسية الشهرية للمرتبات الترقى فى عهد اسماعيل باشا كما يلى ( ١٥٦ مكر ٣ ) :

٣٠٠ قرش ملازم ثانى - ٣٥٠ قرشا ملازم اول - ٥٠٠ قرش يوزباشى  
- ١٢٠٠ قرش صاغقول - ٢٠٠٠ قرش بكباشى - ٣٠٠٠ قانقسام -  
٤٠٠٠ قرش ميرآلى - ٦٠٠٠ قرش اميرالو ( لواء ) - ٧٥٠٠ قرش  
الفريق .

وتجدر الاشارة الى انه فى حالة عدم نيل البعض ترقيةاتهم فى مواعيد اقراهم ، فهؤلاء كان يتم بحث التماسهم وتسوية حالاتهم من ذلك القبوزان زوب الذى كان معاونا لتوكيل السويس ومضت عليه اربع سنوات ونصف بمرتب ٧٥٠ قرشا فتم بحث حالته والموافقة على صرفه ٣٠٠٠ قرش شهرى اسوة بمرتبات الرتبة الثالثة ( ١٥٧ ) ، كذلك يلاحظ انه فى حالة تحول النشاط البحرى التجارى الى مصلحة حكومية ، كان يتم الجمع بين ترقيةات السفن التجارية والحربية مما ، لتبقيتهم العليا لجهة اشرف واحدة سواء ديوان الوابورات والعمليات او نظارة البحرية ، ولذا كان يشتمل قرار الانعام على اسماء عديدة تخدم فى سفن تجارية وحربية ، من ذلك الانعام فى يناير ١٧٨٥ على جملة اسماء الخاص منها بالبحرية التجارية « مصلحة وابورات اليوستة الخديوية » ، رتبة البكباشى الى ابراهيم عيسى قبودان وابور ( سفينة بخارية ) دمنهور ، رتبة الصاغقول اغاسى الى كل من محمد مصفى ، وحسين جميل ، ومحمد موسى قبودانات وابورات المنصورة ومسير والنجيلة ، ثم مصطفى مرشدى ويوسف وشحاتة قاسم واحمد توفيق مفردات وابورات دسوق والدقهلية والمنيا ودمنهور ( ١٥٨ ) .

كما يلاحظ ان أعلى رتبة بالسفينة كان يتم منحها للسوارى ، ولم يكن هناك من يرقى اليها ، ولم يحدث فيما تمت مطالعته من وثائق البحرية التجارية ان كانت رتبة السوارى قانقسام او بكباشى او صاغقول اغاسى وكان بين افراد الطاقم بدءا من المفردات من رقى لها ، بينما كان المفردات ( نائبه ) يحل فى الغالب الرتبة التالية .

واذا كانت ترقيةات الضباط قد روعيت بشأنها هذه الاجراءات ، فان

( ٣١٥٦ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، وثيقة ٣٦٢٢٨ بالدار نمرة ١٢٧/٣ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٧٤ هـ ( نوفمبر ١٨٦٧ ) .  
( ١٥٧ ) المصدر السابق : وثيقة رقم ٣٦١٣٥ بالدار ، قرار مجلس اداره القومية العزيزية نمرة ١٦ بتاريخ ١١ جمادى اول ١٢٨١ هـ ( اكتوبر ١٨٦٤ ) .  
( ١٥٨ ) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٩ بتاريخ الأحد ٢ شى الحجة ١٢٩١ هـ / ١٠ يناير ١٨٧٥ .

ترقيات الفئات الأخرى المدنية والأجانب ، تركت لقرارات مجلس الادارة ، وحسبما تمت ملاحظته من سياق الوثائق ، أن البعض منها كانت تحكمه الملاحظات والاختبارات كوظائف المهندسين والدفترية التي يباشرها بائسهندس العموم ، وأما الوظائف العليا في الديوان كالمحاسبين والباشكاتب ، ومن يقارب مستواهما ، فهذا تبعا لتقدير الناظر ومجلس الادارة ، وفي هذا المجال نلاحظ الكثير من المفارقات ، فالمهندسين الأجانب وجد من بينهم مثلا جاكوب بوك Jacob Bock كان قد تم توقيعه عقد عمل بوظيفة مهندس ثالث بالسفينة دمنهور اعتبارا من ٢٦ مايو ١٨٦٥ (١٥٩) ، ثم رقي الى مهندس ثان بالسفينة الجديدة في العام التالي ، وفي ٢٦ يناير ١٨٦٧ رقي الى مهندس أول بالسفينة « سواكن » (٢٦٠) ، أي حصل على الترقية مرتين في أقل من عامين ، ويؤكد حصول المستخدم بمقد عمل على ترقية دون التزام حرفي بثبات وظيفته ومقابلها المادي في عقد العمل .

وقد كانت تحلث بعض المتغيرات في المسميات الوظيفية تبعا لترتيب ديوان العموم في اطار الرؤوس والرئاسة « ريس » بائريس ، ثان ، اول ٠٠ وهكذا مع الزيادة المادية ، وفي البعض الآخر لم تكن تتغير المسميات الوظيفية ، وذلك اذا كانوا يتبعون رئاسة ادارتهم ، ومن ثم تزيد قيمة مرتباتهم ، من ذلك دميان بك باشكاتب العزيزية والذي سبق تناول أخطائه واستجوابه عنها ، فقد تمت الموافقة على منحه علاوة ببلغ ٢٠٠٠ قرش سبق استقطاعها ، وأصبح راتبه الشهري اعتبارا من ١٠ شوال ١٢٨١ هـ مارس ١٨٦٥ ) ٧٠٠٠ قرش شهري ، وفي القرار ذاته ، كانت علاوة على أفندي ندا باشكاتب مجلس الادارة ١٠٠٠ قرش ليصبح راتبه الشهري ٥٠٠٠ قرش ، كما أصبح ما يتقاضاه شهريا فرنسيسكو بيني بك المكلف بالنظر في الامور القضائية ٥٠٠٠ قرش بعد اضافة ١٦٦٦ و ٢٣ قرش وثلاث وعشرين بارة الى مرتبه السابق ٣٣٣ و ١٣ قرش (١٦١) .

ويتضح من ذلك أن أولهم دميان بك كان يتقاضى سابقا اجرا يفوق الذي كان يتقاضاه الميرآلای ( ٤٠٠٠ قرش ) ولما منح علاوة قارب مائة

(١٥٩) دار الوثائق القومية ( خدمات عزيرية ) : مطبعة مكاتب ادلوية ١٢٨٤ هـ ، ترجمة عقد عمل بين جاكوب بوك في 22 Leaden Hall Street ; London بتاريخ ٢٦ مايو ١٨٦٥ مع وكيل العزيزية وحضور James Allen (١٦٠) نفسه : مطبعة وايورات رقم ( ٢ ) ١٨٦٨/٦٧ ، كشف مقدم من روبرت استين وكييل بائسهندس السويس تاريخه مقدم الى صالح بك وكيل عموم العزيزية عن التغيرات والتبدلات التي صارت في مهندسين وايورات البحر الأحمر . (١٦١) نفسه : مطبعة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف ١٢٨١ هـ ، قرار المجلس نمرة ٣٩/مضبطة ٢٤ بتاريخ ١٠ شوال ١٢٨١ هـ .

الفریق ٧٥٠٠ قرش شهري ، وأما ثانيهما على أفندي ندا ، وكان قد تم تعيينه بموتب شهري ٤٠٠٠ قرش اعتبارا من غرة ربيع أول ١٢٨١ هـ ( ٤ أغسطس ١٨٦٤ م ) بما يعادل ماهية الأميرالاي ، وتم منحه العلاوة على الرغم من مضي أقل من سنة ، بما يعني عدم اتفاق نظم الترقى ، وانها لم تسر بنفس النظم التي روعيت في ترقية العسكريين ، وقد يمكن تفسير هذا الاكثار في مبالغ العلاوات والترقى انه بسبب وجود خلل ادارى محاسبي ، وهو ما عانت منه الشركة حين تقلصت إيراداتها في وقت لاحق ، عسرت تراجع حساباتها واضطرت الى تقليص الترقيات وتخفيض بعض النسب من المرتبات ، كما اضطرت لرفق بعض هؤلاء ، ومنهم فرنسيسكو بيني بك ، التي اتخذت قرارا برفقه في ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ م ) اى بعد نحو أربعة أشهر ، وجاء في قراره « لتوفير ما كان مرتب له » ( ١٦٢ ) ، واستعاضت عنه بالإيطالي نقولا هيكاى بماهية شهري خمسة عشر ليرة أى نحو ١٤٦٢ قرشا شهريا ( ١٦٣ ) . تلك هي الأطر التي كانت تحكم الترقيات والعلاوات الممنوحة ، وهي توضح الى أى حد كان ذوو الرتب يحصلون على ترقياتهم تبعا لأسس أكثر تنظيما ومراقبة عما سواهم .

#### خامسا : التحقيقات والجزاءات :

بداية ينبغى الإشارة الى أن فرمانات ولوائح البحرية التجارية المصرية نصت على أن المستخدمين بها يكونون جميعا ممثلين للأحكام والقوانين المصرية وذلك في ضوء التبعية العثمانية وتجرى محاكماتهم بمعرفة المجالس المحلية ( ١٦٤ ) ، وذلك اعتمادا على أن مركزها العمومي ببصرى ولكونها خاصة مصرية ، ومن ثم فقد ظل هذا الإطار هو الذى يحكم عمومية اجراء التحقيقات مع العاملين ، وفي هذا الخصوص لم تتأثر هذه النصوص بجنسيات الأجانب ، ومع ذلك ينبغى الإشارة الى عدة أمور :

أولا : لما كانت السفن التجارية ذات طبيعة خاصة - كمجتمع مستقل - في تحركاتها الملاحية عبر المياه ، من ثم فقد بقت هذه الأطر تحكمها حال تواجدها في الموانئ والمياه الإقليمية العثمانية بما فيها المصرية ، أو في حالة وجود السفينة بعيدا عن تلك المناطق أو في موانئ

( ١٦٢ ) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، قرار مجلس الإدارة نمرة ٣ مضبطة ٧٠

بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ .

( ١٦٣ ) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٦٦٦ بالدار ، قرار مجلس

ادارة المزينة نمرة ٢٥/مضبطة ١٢٣ بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٨٣ هـ ( ديسمبر ١٨٦٦ ) .

( ١٦٤ ) فرمان المجيدية ، - لائحة تأسيس الشركة المصرية

فرمان المزينة ، - لائحة الشركة المزينة .



أجنبية ، ويتم ذلك عند حدوث خلافات داخلية من سلطة السواري  
اجراء التحقيق فيها دون اللجوء للسلطات الأجنبية .

ثانيا : في حالة تواجد السفن التجارية في مياه اقليمية أجنبية وحدثت  
منها أو طاقمها أمور تترتب عليها مساءلات قانونية ، ففي هذه  
الحالة تجرى التحقيقات بمعرفة السلطات الأجنبية ، وعامة فلم تكن  
توجد ثمة خلافات جوهرية في هذا الشأن ، وذلك لوجود الصفة  
الدولية التي تميز وحدة القانون البحري عبر تطور مراحل  
التاريخية (١٦٥) .

وعلى هذا الأساس فإن التحقيقات التي كان يتم إجراؤها مع الباعلين  
بالسفن كانت اما نتيجة مخالفات تقع منهم أو تحدث فيما بينهم ، واما  
نتيجة ظروف تتعلق بحوادث السفن ، وكان يتولى التحقيق قائد السفينة  
إذا تم ذلك في عرض البحر ثم يقوم بإخطار الإدارة بعد العودة .

أما إذا كانت المخالفات قد تمت مع أطراف أخرى من خارج عمالة  
البحرية التجارية كالتهجار ففي هذه الحالة تتولى التحقيقات مجالس  
النهار (١٦٦) ، وعلى النقيض من ذلك المحاكم الأجنبية في حالة تواجد السفن  
بها أو بمعنى أدق إذا كانت السفن في المياه الإقليمية للموانئ الأجنبية .

وعامة فقد كانت المخالفات نوعين : اما مخالفات يتم فيها توقيع  
العقوبات مع الاستمرار في العمل واما مخالفات يترتب عليها الرفض ، وكان  
يتم تحديد المخالفة بصفة مبدئية بموجب التحقيق الذي يجري بإشراف  
السواري على ظهر السفينة والذي يتم اثباته في سجلاتها ، ثم يتم اخطار

---

(١٦٥) يرجع أصل القانون البحري الى المادات البحرية منذ أقدم العصور ، وقد  
لعب الفينيقيون دورا هاما في إنشاء قواعد القانون البحري ثم بعد ذلك الرومان ، وفي  
العصر الوسيط اتجه الرأي الى تدوين المادات والأعراف البحرية وتم ذلك في مجموعات من  
أهمها قواعد أوليون في القرن الثاني عشر الميلادي ثم تصفية البحر Consulat de  
la mer في القرن الرابع عشر الميلادي وغيرها . وفي العصر الحديث ، كان أهمها  
التقنين الفرنسي في عهد لويس الرابع عشر سنة ١٨٦١ ، الذي طور بعد الثورة الفرنسية  
وصدر عام ١٨٠٧ وكان له تأثير كبير في البلاد الأخرى ومن بينها مصر ، حيث يتضمن  
الكتاب الثاني منه قواعد التجارة البحرية والذي نقل عنه حرفيا قانون التجارة البحري  
المختلط الذي طبق في مصر عام ١٨٧٥ .

للمزيد : د - أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص - ص : ٢ - ٢٦ ، د - محمد طلعت  
الغنيمي : دروس في القانون البحري ، ص - ص : ٤ - ٦ .  
- كمال عبد الرحيم : مرجع سابق ، ص : ٦١ .  
- ما سبق تناوله في ( التمهيد - ماهية البحرية التجارية ) .  
(١٦٦) سيتم تناوله امثلة في الفصل الخاص ( دور السفن في التبادل الخارجي ) .

الادارة مباشرة في ديوان العموم أو عن طريق التوكيل الملاحى مى يتم  
اقرار العقوبة النهائية .

أما اذا كانت المخالفات من جانب قائد السفينة أو نائبه (المفردات)  
ففى هذه الحالة كان يتم تشكيل مجلس من سواريات السفن يطلق عليه  
« مجلس بحرية » ويتم اعتماد قراراته من مجلس الادارة فنظارة البحرية ،  
وأما الحالات التى كان يترتب عليها تنزيل الرتبة أو الدرجة فكان يتم  
اعتمادها من الخديوى .

وقد أشارت الوثائق الى نوعيات من تلك المخالفات ، فمن الحالات  
التي وقعت فيها الجزاءات مع الاستمرار فى العمل ، كانت حادثة « شحط  
وابور المحلة » وهو فى طريقه من جنق قلعة الى أزمير وقد ثبت ادانة  
سواريه مصطفى قبودان وكذلك نائبه ، لكون أولهما لم يصنع لراى كل من  
القلادوط والنوبتجى بالبعد عن موطن الخطر ، وأما ثانيهما فقد كان نائما  
بحجة انتهاء ورديته وكان ينبغي تواجده ابان الخطر ، لذلك قرر مجلس  
البحرية - الذى كان مشكلا من سواريات سفن النجيلة ، دمنهور ،  
المنصورة ، مسير ، شبين ، قليوب ، قرويت لطيف وباشراف كل من  
وكيل البحرية فناظر عموم البحرية لطيف باشا - تنزيل رتبة السوارى  
درجة واحدة ويعود الى رتبته صاغقول أغاسى لمدة سنة كاملة مع حرمانه  
من شرف القيادة خلالها ويرسل الى ديوان البحرية للعمل به مدة السنة  
وان لم يكن هناك حاجة لاستخدامه بالديوان يتم استبداله .

وأما المفردات فتم تنزيل رتبته لمدة ستة أشهر . وقد تم التصديق  
على هذا القرار بالجزاءات المذكورة وقامت نظارة العزيرية بتنفيذه اعتبارا  
من ٧ ج ( جمادى أول ) ١٢٨٥ هـ ( أغسطس ١٨٦٨ ) ( ١٦٧ ) .

ولم تكن كل حادثة سفينة نتيجة اهمال ، بل هناك حوادث نتيجة  
القضاء والقدر لتقلب ظروف الطبيعة على امكانات الطاقم والسينة وفى  
هذه الحالة لم تكن توقع عقوبات ، من ذلك ما حدث مع السفينة « دقهلية »  
التي اصطلمت بسفينة انجليزية أثناء عودتها من الأستانة فى ٢٩ رجب  
١٢٨٤ هـ ( نوفمبر ١٨٦٧ ) ، حيث تيقن مجلس البحرية من براءة  
السوارى وذلك بعد استجوابه وسماع شهادة ضباط السفينة والركاب

---

(١٦٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة الواپورات ١٨٦٨/١٨٦٩ ،  
مكتبة رقم ٨٠٣٦ ومرفقات ، بتاريخ ٧ ج ( جمادى أول ) ١٢٨٥ هـ ( أغسطس ١٨٦٨ )  
قرار مجلس البحرية ، بتوقيع محمد شريف باشا ناظر الداخلية وعموم الشركة العزيرية .

ووكيلي جنق قلعة وأزمير ، وأن الحادث كان بسبب شدة الرياح والتيار ،  
وحملت ادارة العزيرية بقيمة تكاليف الاصلاحات (١٦٨) .

عل أن بعض قرارات مجلس البحرية كانت تنتهى بعقوبات أخرى بعد  
عرضها على الخديوى ، أى لم يكن الأمر مجرد اعتماده لها ، من ذلك  
التحقيق الذى أجراه المجلس مع محمد ذهنى مفردات السفينة التجارية  
( سواكن ) لقيامه بأخذ كمية من الزيت والمسلى والقول المخصص للأكولات  
الطاقم ، لاستعماله الخاص ، وقد اعتبر المجلس هذا التصرف ( ذناة )  
وليس سرقة ، ولذا صدر القرار بتنزيل رتبته لمدة سنة مع دفع قيمة  
ما أخذه ويتم نقله من السفينة الى أخرى ، ولكن عند عرض أوراق  
التحقيق على الخديوى أمر بأنه لا يكتفى بالحكم المذكور وإنما يتم رفعه  
ويطرد من خدمة المرى (١٦٩) .

وقد أشارت البحوث القانونية الى أن الأسباب التى كانت توجب  
الرفق هي : « عدم الأهلية للخدمة ، عدم الطاعة ، الاعتیاد على السكر ،  
التعمد بالضرب ونحو ذلك مما يؤدى لاختلال النظام فى السفينة ، وترك  
السفينة بدون إذن ، ثم اذا حدث ابطال السفينة قهرا أو اختياوا » (١٧٠) .

وقد أشارت الوثائق الى نوعيات من هذه العقوبات ، من ذلك رفت  
كل من المهندس الثانى ، والمهندس الثالث بالسفينة البخارية « ينبع »  
بسبب سوء سلوكهما (١٧١) ، كما تم رفت ٣٩ نفرا بحريا من طاقم  
السفينة « الحجاز » بتاريخ ٢٢ صفر ١٢٧٨ هـ ( أغسطس ١٨٦١ ) وذلك  
بعد قيامهم بحركة عصيان جماعية لتأخر صرف مرتباتهم (١٧٢) ، وقد تم  
إرسالهم الى ديوان المهمات البحرية ، كما تم رفت ١٩ نفرا آخرين قاموا

- 
- (١٦٨) - : قرار رقم ٨٤ بتاريخ ٢٠ رمضان ( ١٢٨٤ هـ ) بتاريخ ١٨٦٩ )  
صادر من مجلس البحرية بخصوص حادث السفينة الدهلية .  
(١٦٩) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ١٩١٥ أواخر ، نمرة ٣ بتاريخ  
٢٣ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ ) أمر كريم صادر الى القومانية العزيرية ،  
ص : ٢٢ .  
(١٧٠) د+ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ١ ،  
ص : ٣١٦ .

- (١٧١) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - عزيرية ) : محظلة مكاتبات ادارة  
١٢٨٠/١٢٨١ هـ ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ١٠ سبتمبر ١٨٦٤ من روبرت بريز باشمهندس  
الموم الى ناظر الشركة عن رفت المهندسين .  
(١٧٢) - ( مجيدة ) : سجل م/٨/١ رقم ٥٩٢ فى ٢٢ صفر ١٢٧٨ هـ ( أغسطس  
١٨٦١ ) من مدير المصلحة الى عرفان باشا بالمية السفينة ، ص : ٣٨٧ .

بالفرار من السفينة ذاتها ، وكان ذلك من أثر سوء الحالة التي انتهت إليها الشركة الجديدة ، وقد قبض على بعض الفارين وودعوا السجن .

وقد وجدت حالات لرفت أعداد أخرى من اجمال قوة العمالة بالسفن ، كاجراء في صالح تخفيض النفقات ، من ذلك ما أقدمت عليه العزيرية في ١٣ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) حين قامت برفت أعداد من الضباط والأنفار ، ثم قامت بتخفيض مرتبات الباقين بنحو الخمس ( ١٧٣ ) ، وكان ذلك وقت اشتداد أزميتها المالية ، التي حولت بعدها إلى مصلحة خديوية .

وكانت سلطة الوقت قد حولت لإدارة البحرية حسب نص اللوائح الأساسية التي أشارت إلى سلطة مجلس الإدارة في نصب « تعيين » وعزل « رفت » كافة المستخدمين ( ١٧٤ ) ، وفي هذا المجال تجدر الإشارة إلى انه لم تجد احتجاجات بعض الأجانب الذين تم وفتهم رغم لجوئهم إلى قناصلهم ، من ذلك رفض دعوى السرديني « بارثليميو بانيارا » النجار بالشركة الجديدة ، وكان دفاع الشركة في اجابتها بأن قنصل سردينيا ليس له الحق في التدخل ، لأن الشركة خاضعة للحكومة المصرية ، كما لا يمكن نظر هذه القضية بمعرفة مجلس تجار لأن ذلك من صميم اختصاصاتها الادارية ، و « أن النجار بالسفينة نفر والنفر يمكن رفقه في أي وقت عندما يترادى اقتضى ذلك من غير أن يمكنه التسداعي بشيء » ( ١٧٥ ) ، وقد أضافت الوثيقة ذاتها بأنه ليس له الحق الا في صرف قينة ما يتكلفه في العودة اذا كان استخذه من دولة أجنبية أو بقية حقوقه في عقد العمل البحرى .

كذلك أقدمت الجديدة على رفت القبودانات الأجانب من العمل في السفن على أثر امتناعهم عن قبول وتنفيذ لائحة الشركة ، وأبقت منهم شخصاً يدعى « سنتوفى » لم يحدث منه اعتراض ( ١٧٦ ) .

لذلك يمكن القول بأن جنسية المستخدمين لم تكن تقف عثرة في غالب الأحوال أمام سلطة إدارة البحرية التجارية المصرية في توقيع العقود ، ومع ذلك كان يقوم بعض الأجانب في أعقاب وفاتهم بتقديم

---

( ١٧٣ ) - « عزيرية » : مفضلة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٨/١٨٦٩ ، قرار مجلس الإدارة نمرة ٣١ بتاريخ ١٣ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) .

( ١٧٤ ) راجع البند السادس عشر ، نظامات العزيرية .

( ١٧٥ ) دار الوثائق القومية ( خطمات - مجدية ) : سجل م/١/٦ ، بتاريخ ٦٦ ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( أبريل ١٨٦١ ) من مدير الجديدة إلى محافظ الإسكندرية ، ص : ١٤٨ .

( ١٧٦ ) - : سجل م/٨/١/٦ رقم ١٣ بتاريخ غاية صفر ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من مدير الجديدة إلى طاهر قبوداني سواردي نجد ، ص : ١٦٦ .

طلبات للحصول على انعام من الباشا ، ومنهم روبرت جالانتى قبودان ثان بالجديدة الذى طلب له القنصل البريطانى انعاما من محمد سعيد باشا ، وقد اجاب طلبه ، رغم صرف الشركة مرتب ثلاثة شهور مقابل تكاليف سفره ، وقد امر الباشا بصرف انعامه من خزانة الجمرى على أن يتم خصم ذلك على ديوان المعية (١٧٧) ، وكان الرقت تمشيا مع سياسة اخراج العناصر الأجنبية من السفن التجارية .

ولعل هذه الاشارات تكشف عن اقرار ادارة البحرية التجارية لاجراءات تكفل لها البعد عن صراع جنسيات المستخدمين ، وفى هذا المجال تجدر الاشارة الى أن الشركة الميزية قامت بتعيين ببنى بك ( افوكاتو ) محاميا عنها فى القضايا أو التحقيقات التى يكون الاوربيون أحد أطرافها ، وبعد وفته قامت بتعيين أحد رعايا ايطاليا يدعى «الخواجه نقولا هيكل» ، وقد اشارت فى عقد استخدام هذا المحامى الى انه « عندهما تريد القومبانية رفته سواء كان يوم الاستغناء عنه أو لى وجه كان ، فلا يكون له طلب ولا تداعى عليها بشئ من كافة الوجوه الشرعية والسياسية » (١٧٨) .

على أن هناك حالات كان يتم فيها الرقت بناء على طلب أو التماس المستخدم تبعا لظروفه الماثلية أو حالته الصحية أو بالأحرى اغاؤه من الاستمرار فى العمل ، وفى هذه الحالة كان يتم البت فى قراره بمعرفة ناظر البحرية وموافقة المعية ، من ذلك استئذان أحمد باشا ناظر البحرية والواردات اخراج شخص يدعى ( سعد ) أحد بحارة الباخرة دهلية التابعة للميزية ، اجابة لالتماس والدته وتزكية مدير الشرقية له ، بأنه «وحدانى وله نحو سبعة أفدنة مكلفة بالمال وليس لأسرته عائل سواء » (١٧٩) ، ونفس الشيء لمن كان يتم استخدامهم من ديوان الجهادية والبحرية وتنطبق عليهم مثل هذه الظروف التى تنتهى معها خدمتهم بالسفن التجارية .

- 
- (١٧٧) دار الوثائق القومية ( ديوان معية سنية ) : دفتر ١٢٧٩ أوامر ، رقم ١ بتاريخ ١٦ شعبان ١٢٧٩ هـ ( يناير ١٨٦٣ ) أمر كريم الى جمرى اسكندرية ، ص : ١٢ .  
 - ( خدمات - مجدية ) : سجل م/١/٨ ، بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٦٠ : من مدير الجديدة الى روبرت جالانتى يوابور بريشيان ، ٦١ .  
 (١٧٨) - ( عزيزية ) : مظلة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة رقم ٣٦٦٩ بالدار بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٨٣ هـ ( ديسمبر ١٨٦٦ ) قرار مجلس ادارة القومبانية الميزية اعضاء محمد شريف باشا .  
 (١٧٩) - ( ديوان معية ) : مظلة ٣٧ معية تركى ، ترجمة مكتبة رقم ٣٧/١٠٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) من أحمد باشا ناظر البحرية والواردات الى كاتب ديوان خديوي .

## سادسا : الاجازات :

تعتبر الاجازات هي الفترة التي يقضيها الفرد بعيدا عن السفينة باذن الادارة ، وطبقا لما تنظمه التعليمات ، ولعمل طيبة العمل البحري والأسفار البعيدة كانت تزيد من أهمية حصول العاملين بالسفن على اجازات يقضونها بين أسرهم ، بيد أن نظم منح هذه الاجازات التي هي من حق العامل اختلفت بين فترة وأخرى ، وذلك حسبما توضحه الوثائق وبما يرجع عدم وجود نظم عامة ومستديمة تنظم تلك الاجازات ، غير أن الواضح من أنواعها انها كانت نوعين أولهما الاجازات الدورية بالاذن ، وثانيهما : المرضية التي كان يتم اقرارها بعد التصريح بها من الجهة الطبية، وقد اختلفت نظم كل منها حسبما يوضحه العرض التالي :

بالنسبة للأجازات الدورية ، فاننا نجد في وثائق الشركة المجيدية بتاريخ ٣ هـ ( ذي القعدة ١٢٧٧ هـ ) ( يونية ١٨٦١ ) إشارة الى أن الاجازة التي كان يتم الحصول عليها باذن قبل هذا التاريخ كان يتم احتسابها على الفرد فيتم خصم أيامها من المرتب وبدل التعيين ، ومنذ هذا التاريخ وافق مجلس الادارة على أن يمنح الفرد سبعة أيام كل ثلاثة أشهر يخصم عنها بدل التعيين فقط مع بعض تعديلات أخرى ، حسبما يوضح ذلك أمر المجيدية الى وكيل السويس تاريخه ونصه :

« . . . بخصوص تشكى ضباط وأنفار وابورات الكومبانية من قطع ماهياتهم على الكامل عند توجههم بالاجازة لمشاهدة أهاليهم ، أو لقضاء اشغال شخصية ، فباشترك الرأي مع حضرات أعضاء مجلس ادارة الكومبانية ، قد ترتب انه في كل ثلاثة شهور يسطى أجازة بالغياب مدة أسبوع واحد » ( ١٨٠ ) ، وهذا الأسبوع كان لا يصرف عنه بدل تعيين ، وانما تصرف عنه الماهية فقط ، ثم يضيف الأمر ذاته انه اذا طلب الاذن بالغياب في غير هذه الايام السبعة المسموح بها « فيصير قطع مرتباته على الكامل مدة غيابه » أي من الماهية الأساسية والبدلات الأخرى ، وكما هو واضح فان تلك المدد الأخرى لم يتم تحديدها قلة أو كثرة ، وانما كان يشترط اذن الحصول عليها ، والا اعتبر غيابا بدون اذن وتوقع عليه الجزاءات .

أما في الشركة المصرية منذ بدايات عهد اسماعيل باشا فانه قد جاء

---

( ١٨٠ ) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٦/٨ صادر عربي المجيدية .  
مكانة رقم ١٩ بتاريخ ٣ هـ ( ذي القعدة ١٢٧٧ هـ ) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس .  
ص : ١٠٨ .

فى قرار جمعية مؤسسى الشركة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) ، انه لم يكن يتم الخصم من ضباط السفن عن مدة الاجازة ( دون تحديد عند أيامها ) ، ولما علم ديوان العموم أن مستخلصى السفن الحربية كان يستقطع نصف ماهياتهم أيام الاجازات ، من ثم صدرت الأوامر بمعاملتهم كذلك ، ولكنهم تظلموا من ذلك وقدموا التماساتهم ، ولذا تمت التعديلات وأصبحت بموجبها مدة الاجازة المدفوعة الأجر عشرة أيام ، وما علم ذلك يحتسب بنصف الأجر ، وذلك بالنسبة للضباط والأنفار ( ١٨١ ) ، ولما لم يوضع بالقرار لى فترة تمنع تلك الأيام العشرة ، من ثم يرجع أنها كانت كل ثلاثة أشهر اعتمادا على نظم الشركة السابقة ( المجيدة ) ، ببعض مميزات فى زيادة أيامها عن الأسبوع ، وكان ذلك بالنسبة للمصريين .

أما الأوربيون فقد كانت لهم ميزة فى التعامل نظرا لبعدهم المكانى عن ذويهم ، ومن ثم لا تكفيهم الاجازات القصيرة ، ولذا جات اشارات متعددة تؤكد قيامهم باجازة لمدة ثلاثة أشهر ، منها مكاتبة من المجيدة للدكتور ( طبيب ) بونيل بتاريخ غرة يوليو ١٨٦٠ تفيد الموافقة على قيامه باجازة ثلاثة أشهر ( ١٨٢ ) ، كذلك ما جاء فى وثائق الشركة العزيزية بتاريخ ٢٤ يناير ١٨٦٧ عن حضور الأوربى مهندس ثان السفينة مصروع من بصد مضى ثلاثة أشهر اجازة ، والتحاقه بالعمل فى السفينة الجديدة ( ١٨٣ ) ، وكذلك التصريح للخواجة « ج . ايتن » مهندس أول السفينة « سواكن » بثلاثة أشهر اجازة بتاريخ ٢٦ يناير ١٨٦٧ ( ١٨٤ ) ، بيد أننا لم نتوصل الى طبيعة معاملتهم ماديا عن هذه الاجازة .

ثم حدث تعديل فى نظم هذه الاجازات بعد ايلولة الشركة العزيزية الى المرى وتسميتها مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فاصبحت الاجازة تمنح دوريا لمدة ثلاثة أشهر بالتناوب بين اجمالى أفراد الطاقم ، حيث اصدر الخديوى اسماعيل باشا أمره فى هذا الشأن بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ ( يولية ١٨٧٠ ) بمنح ربع عمالة جميع بواخر الشركة ( المصلحة ) اجازة لمدة ثلاثة شهور اعتبارا من يولية ١٨٧٠ ( ١٨٥ ) ، وأصبح هذا

( ١٨١ ) - : ( محافظة عزيزية ) : المحظفة الأولى ، قرار جمعية مؤسسين القومانية

المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٩٠ هـ ( المادة العاشرة ) .

( ١٨٢ ) - : ( مجيدة ) : سجل م/٨/١/٦ صادر عربى ادارة المجيدة ، مكاتبة بتاريخ

اول يوليو ١٨٦٠ من المدير الى المفتور ( الدكتور ) بونيل الحكيم ، ص : ٢٢ .

( ١٨٣ ) - : ( عزيزية ) : محظفة وابورات ( ٣ ) ١٨٦٨/٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢٦ يناير

١٨٦٧ كشف من روبرت استيفنسن باشمهندس السويس عن التبدلات والتغيرات فى مهندسي

السفن .

( ١٨٤ ) المصدر نفسه .

( ١٨٥ ) دار الوثائق ( ديوان مية سنبة ) : محظفة ٤٧ مية تركم ، ترجمة وثيقة =

تاريخ البحرية - ٣٢١

الاطار هو الذى ينظم حصول طاقم السفينة على أجازاته ، وكان هذا النظام يقارب والى حد كبير الأجازات الدورية التى كانت تعطى بانتظام للعاملين بالأسطول الحربى وهو ثلاثة أشهر لكل مائة نفر (١٨٦) ، ولعل تفسيرا ذلك يكمن فى ان المصلحة كانت تابعة بأكملها للمرى ، ومن ثم خضعت لنفس النظم التى اتبعت مع الدونما .

وقد كان متبعيا استناد عمل القائم بالأجازة الى فرد آخر فى نفس تخصصه ، وكان فى الغالب الذى يليه مباشرة فى الترتيب الوظيفى ، ان لم يوجد نفس المستوى الوظيفى ، ويتم اثبات ذلك فى يوميات السفينة ، ثم يقوم باخطار التوكيل المنوط به متابعة ذلك داخل مصر فى السويس أو الاسكندرية ، كى يتم اثبات الأجازة ، واعطاء القائم بها تذاكر السفر وبعد ذلك يتم اخطار الادارة « ديوان العموم » ، وقد أدت ضرورات توفير بديل عن يقوم بأجازة الى اتخاذ قرارات من شأنها زيادة عدد أفراد الطاقم « رقعة الخمس زيادة عن المقتن » (١٨٧) ، أى زيادة الموجودين بالسفينة عن الترتيب الاصل لمن يلزموا للسفينة بقدر الخمس ، وقد اتبع ذلك ابان ازدهار الشركة العزيرية فقط ، حيث روى فيما عدا ذلك تدبير طاقم السفينة لشئونهم دون زيادات عديدة ، ومراعاة طاقة العمل فى النسب التى تمنح أجازات ، بما لا يؤثر على التشغيل .

وفى ما عدا هذه الأجازات الدورية ، أشار البعض الى أنه حين تكون السفينة راسية بالشاطئ كان يتم منح اذونات لفترات محدودة نسبيا ، فالأجانب مثلا كان يصرح لهم عن يوم الأحد لأداء صلواتهم الدينية (١٨٨) .

أما أولئك الذين كان يتم خروجهم دون اذن ، فانهم يعتبرون فارين ويتمرضون لعقوبة تصل للرفق فى حالة الشركات ، وكذلك فى حالة كونها مصلحة حكومية ، وأما ذوو الرتب فان هؤلاء يتم القبض عليهم ومحاكمتهم وسجنهم ، من ذلك ما ذكرته وثائق مصلحة الواپورات الميرية ، فى مكاتب توكيل السويس عن طاقم واپور جده بتاريخ ٢٥ ص ( صفر ) ١٢٨٧ هـ ( ٢ سبتمبر ١٨٦١ ) ، أن النفر طاهما ( طه ) الأتشي توجة

---

= رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية الى مهر دار للمية .

(١٨٦) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٩ .

(١٨٧) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ، ملف

١٢٨١ هـ ، صورة قرار المجلس ثمرة ١٣٤ مخططة ٢٠ بتاريخ ١٩ رمضان ١٢٨١ هـ

( فبراير ١٨٦٥ ) .

(١٨٨) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٣ .



فى أجازة ولم يرجع يوم ١٣ ب (٢) ( أول أغسطس ١٨٦١ ) ، فى ثانى يوم ٢٤ ب ( ٢ أغسطس ١٨٦١ ) خرج الى البر ضمن الخمسة عشر نفر المعاصين من طاقم الوابور المذكور ، الذين تم سجنهم بالمحافظة ، وأرسلوا من طرفها الى سعادة عرفان بك ( الحية ) .

أما بالنسبة للاجازات المرضية ، وهى التى كانت تقررها الجهة الطبية المختصة للمريض ، وقد كانت تلك الجهة اما على ظهر السفينة أو خارجها ، فبالنسبة لتلك الموجودة بالسفينة فيقتصد بها الطبيب ( الحكيم ) ، وقد شهدت السفن التجارية منذ بداياتها فى الشركة المجيدة تعيين طبيب بكل سفينة لمعالجة الطاقم والركاب ، وبرفقته بعض الأدوية الضرورية فى عهدة ( اجزاجى ) صيدلى ( ١٨٩ ) ، وقد استمر ذلك طيلة الفترات التالية ( ١٩٠ ) ، باستثناء بعض فترات انتكاسة النشاط ، التى كان يتم فيها الاستعاضة عن أطباء السفن بآخرين فى محال التوكيلات المصرية ، وكان مثال ذلك ما حدث فى فترات تصفية المجيدة ( ١٩١ ) . وأما الجهة الأخرى فهى ( الاستباليات ) المستشفيات لمن كان علاجهم

---

(★) ب « اتخذها الوثائق رمزا لشهر أبيب ، وليس « دج » كما هو متبع ، لاتخاذ التقويم القطرى ، كما ان الأحداث ذاتها وسياق تواريخ المكاتبات أكد وقوعها فى أبيب ١٥٧٧ ( يولية/أغسطس ١٨٦١ ) .

— محمد مختار باشا : مرجع سابق ، ص : ١٣٢٥ .

( ١٨٩ ) دار الوثائق القومية ( خدمات — مجيدة ) : سجل م/٢٤/٦ سجل قيد التحريرات الواردة للمجيدة ، مكتابة مرة ١١٦٤ بتاريخ ٥ ص : ١ صفر ( ١٢٧٦ هـ/من ترسانة الاسكندرية « أفادت عن تعيين مجلس الصحة أربعة حكما وغيرهم من القبولات والمهندسين » ، ص : ٥ ، — سجل م/٨/١/٦ قيد التحريرات الصادرة عربى الفرنكى ، مكتابة بتاريخ ٩ غرة يوليو ١٨٦٠ من المدير الى المفتور بوبل الحكيم ، ص : ٢٢ ، سجل م/٣/١/٦ ، مكتابة رقم ٦٩ بتاريخ ١٠ ر ( ربيع ثانى ) ١٢٧٨ هـ من المدير الى توكيل السويس ، ص : ٢٨ .

( ١٩٠ ) نفسه ( عزيزية ) : مخططة قرارات جمعية مؤسسين القومانية المصرية ، قرار ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ ( يوليو ١٨٦٣ ) بتعيين حكيم بكل وابور فى الشركة المصرية .

— مخططة قرارات مجلس ادارة القومانية العزيزية ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار المجلس نمرة ٢٦ مضبطة ٨٢ بتاريخ الثلاثاء ١٠ دج ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) .  
( سجلات وابورات البوستة ) سجل م/٣٠/٣/١ مصلحة وابورات البوستة العديوية وارد الفروع ، مكتابة رقم ٦٢١ بتاريخ ١١ سبتمبر ١٨٧٩ ، ص : ٤ ، — الجواب : العدد ٥٢٣ بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧١ هـ ، الوقائع المصرية : العدد ٥٥٢ بتاريخ الثلاثاء ٢٠ صفر ١٢٩١ هـ/ ٧ أبريل ١٨٧٤ .

( ١٩١ ) نفسه ( مجيدة ) : سجل م/٣/١/٦ صادر ، مكتابة بتاريخ ٢٤ ( رمضان ) ١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦١ ) من مدير المجيدة الى رئيس مجلس عموم الصحة بالاسكندرية ، ص : ١٣ .

يستمدى ذلك (١٩٢) ، وعن طريق هاتين الجهتين كان يتم تحديد الأجازات المرضية ، من حيث اجراء الكشف الطبى والعودة مباشرة ، أو عودته بعد التوصية بإجازة مرضية .

وقد كان متبعاً حصول المريض على موافقة ( سوارى ) قائد السفينة بتوقيع الكشف الطبى عليه ، حيث يتم اسناد مهامه الى فرد آخر سواء كان ذلك أثناء اجراء الكشف الطبى أو فى فترات الراحة من العمل أو أيام الأجازة المقررة ، وكان يتم اثبات مثل هذه الاجراءات فى يومية السفينة ، حيث يتم ابلاغها الى التوكيلات الملاحية فى مصر لكى تبلفها للادارة ، نظراً لما كان يترتب عليها من متغيرات مادية ، ومن هذه المتغيرات ما تشير له مكاتبة الى سوارى وابور جده بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ( أكتوبر ١٨٦٢ ) ، بأنه يتم خصم قيمة بدلات التعيين عن فترة الإقامة بالاسبوعية ( المستشفى ) وذلك نظير ما يصرف لهم من العلاج على أن تصرف ماهياتهم الأساسية كاملة .

أما أولئك المصابون بأمراض تستلزم علاجاً فترات طويلة تصل الى سنة كاملة فكان يتم خصم نسبة من ماهياتهم الأساسية ، ولكن يصرف لهم ( التعيين ) المأكل و ( الكسوة ) الملابس أو بدلها ( النقدي ) حسب المتبع ، وأما الذين يثبت تمارضهم فيتم خصم ماهياتهم والبدلات من مدة التمارض التى يثبتها حكيمباشى الاسبوعية (١٩٣) .

وإذا كان المريض فى إجازة دورية ، فانه كان يتوجه للمستشفى الموجودة بمديريته ، حيث يتم تدوين بياناته التى تخطر بهسا ديوان المحافظة ، ويتم تسوية نفقات علاجه مع جهة عمله عن طريق الديوان ، وذلك لتبعية الاسبوعيات لادارة المحافظات ، حسبما جاء بالأمر العالى الصادر لنظارة البحرية بتاريخ ٢٨ صفر ١٢٨٠ (١٩٤) .

وأما اذا لم تكن سبل العلاج متاحة داخل مصر ، فانه كان يتم ارسال المريض للخارج ، ولكن بعد الموافقة الخديوية ، من ذلك سفر مصطفى بك سوارى « فرقتين الابراهيمية » للعلاج فى « ديانة » لمالحة نظره فى جمادى الآخر ١٢٨٣ هـ ( أكتوبر ١٨٦٧ ) وعين بدلا منه القائمقام ( عقيد ) جمالى قبودان سوارى السفينة « الشرقية » التابع للشركة العزيرية (١٩٥) .

---

(١٩٢) أمين سامى : تقويم النيل مجلد ٢ من جزء ٣ ، ص : ٥٦ .

(١٩٣) دار الوثائق ( خدمات مجيدة ) : سجل م/٤/٣/٦ : التحريات الصادرة ، مكاتبة بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ من مدير الوايووات المصرية الى سوارى وابور جده ، ص : ٢٦٩ .

(١٩٤) أمين سامى : مرجع سابق ، ص : ٥٠٦ .

(١٩٥) دار الوثائق ( ديوان مية سنية ) : دفتر ١٩١٦ أوامر عريى ، رقم ٢ أمر كريم بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٣ هـ من الجزيرة الى ديوان البحرية ، ص : ٧٥ .

وكما هو واضح فإنه لم تكن تحدد مدة للاجازات المرضية ، ومن ثم تسرى قرارات الجهة الطبية ، ولكن كانت تحدث تحفظات ادارية ازاء هذه القرارات في بعض الاحيان ، من ذلك علم موافقة توكيل السويس على الاجازة التي اُشار بها الأطباء « لاسماعيل قبودان عزمي » ملازم وابور مصوع ، وفي هذه الحالة لم يكن من سبيل سوى رفع الأمر لتفتيش عموم الوابورات ، الذي وافق على رأى الأطباء (١٩٦) .

ومع ذلك فقد وجدت بعض الحالات الأخرى التي استدعت تدخل القنصل ، من ذلك اصابة النمساوية «موزياتنهى» كمريرة (خادمة ) السفينة الشرقية بكسر في ساقها الأيسر أثناء عملها بالسفينة المذكورة ، ومكثت في العلاج لمدة ثمانية أشهر ، ولما كان تقرير سوارى السفينة آنئذ قد ورد به أنه لم يكن متواجدا « حريم » أثناء الإصابة ، من ثم اعتبرت ليست اصابة عمل ، وأصبحت متفدية الأمر الذي دفعها لرفع قضية عن طريق القنصل النمساوى فى مصر ، وكان نائبا عن العزيزية الأفوكاتو ( المحامى ) هيكالى Haicalis ، وانتهى الخلاف فى ٢ يونيو ١٨٧٠ بمد دفع مكافاة ٣٠٠ فرنك ، استلمتها قنصلية النمسا فى ٢٤ يناير ١٨٧١ (١٩٧) .

#### سابعا : الانتقال بالسكك الحديدية :

كانت هذه الانتقالات تتم لمن كانوا يكلفون بالتوجه فى مأموريات عمل داخل مصر ، وأما الانتقالات الأكثر فهى للقائمين بأجاراتهم ، اذ بعد موافقة السوارى على قيام الفرد بأجازة وثابت ذلك فى سجلات السفينة ، كان يتم التوجه الى الوكيل الملاحي المنوط به الاشراف على هذه الجوانب فى السويس والاسكندرية حسب منطقة العمل البحسرى ، حيث يقوم باثبات بيانات القائم بالأجازة فى سجلاته ، ثم يحرر له تذكرة ( استمارة ) لركوب السكك الحديدية (١٩٨) ، وكان يتم نفس الشئ بالنسبة للمأموريات للدواوين الأخرى .

---

(١٩٦) نفسه ( خدمات - وابورات البوستة ) سجل م/٣٠/٣٠ وارد الفروع ، مكانية رقم ٧١٥ بتاريخ ٧ أكتوبر ١٨٧٩ مئ تفتيش عموم الوابورات ، ص : ٢٢ .

(١٩٧) نفسه ( خدمات - عزيزية ) : محطة الوابورات ( ٦٩ - ١٨٧٢ ) ، - وثيقة بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٧ مستمدة من ركيل العموم عما يخص موزياتنهى كمريرة وابور الشرقية ، - مكانية مؤرخة ٢٦ يونيو ١٨٧٠ من مكتب الأفوكاتو هيكالى الى ناظر ديوان الداخلية محمد شريف باشا ومرقات استلام قنصلية النمسا للمكافاة فى ٢٤ يناير ١٨٧١ .

(١٩٨) - ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٨ صادر عربى قلم ادارة المدير رقم ٢٦ بتاريخ ١٣ هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٦ هـ ( يولية ١٨٦٠ ) من عبد الرحمن رشدى بك مدير المجيدية الى مدير عموم السكة الحديد ، ص : ٢٣ .

وقد كان متبعاً تسليم تلك التذكرة لمكتب السكك الحديدية والحصول على تصريح آخر، حيث يتم تجميع تلك التذاكر لمحاسبة الشركة، وكانت تتم المحاسبة على أساس نصف الأجرة للمستخدمين أما مدير الشركة ووكيله ومفتشي الواپورات فكان يتم انتقاليهم مجاناً، وذلك منذ انشاء المجيدية حين كان يتولى ادارتها ادوار ديرفيو، ولكن في ٣٠ أبريل ١٨٦٠، حيث أسندت مهامه لعبد الرحمن رشدي بك، فلم يلبث أن قدم شكواه العديدة من أن السكك الحديدية رفضت استمرار مزايا انتقال مستخدمى الشركة بنصف الأجرة والانتقال للفئات المجانية، كما أنها رفضت قبول التذاكر المحررة من توكيل مصر لنحو ثلاثين نفراً كان مزماً سفرهم في ١١ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠)، وطالبتهم بدفع الأجر نقداً (١٩٩)، ولم تقبل التذاكر إلا بعد منازعة وعلى ألا يتم ذلك مستقبلاً، ومن ثم بدأ الأمر عدم قدرة الادارة المصرية على نيل المزايا التي نجحت في نيلها الادارة الأجنبية سابقاً، وقد احتوت مكاتبات عبد الرحمن رشدي بك للمعية والسكك الحديدية على مفارقات « وكلاء جميع كومبانيات الواپورات أى الشرقية P & O والفرنسية (الميساجيرى) والنمسوية (Lloyd) وغيرهم جارى نزولهم بعرييات السكك الحديدية عندما يريدوا الذهاب والاياب بها بدون تذاكر .. والمدير سلفنا ومع وكيله ومع مفتشى واپوراتها .. ومن وقت تقليدنا بوظيفة مدير (المتبع معنا) خلافاً للمعاملة المتبعة مع الأجانب ومع سلفنا .. وكون هذا كله مخالف للأصول المتبعة الى الآن .. » (٢٠٠) ويرجو عبر حيرته الافادة بما ينبنى اتباعه .

ولم تكن ثمة افادة من السكك الحديدية سوى ان « نزول ديرفيو .. كان بناء على أمر شفوى من نوبار لشخصه لقيامه بمهام واجبة للحكومة، وتلزم أوامر أخرى للاستمرار » (٢٠١)، فإذا كانت هذه الافادة قد بررت مجانية انتقال ديرفيو، فإنها أثبتت الخطوة التي كان يتمتع بها، ونفس الشيء بالنسبة لشركات الملاحة الأجنبية، وقد ذكر بتسى بك مدير السكة الحديد فى مكتابة أخرى « .. انه لم تكن توجد رابطة (اتفاق) مع المجيدية بخصوص تلك المزايا السابقة، وانما كان يتم ذلك أسوة بما هو

---

(١٩٩) المصدر نفسه .

(٢٠٠) - : سجل م/١/٩، مكتابة رقم ٤٢٥ بتاريخ ٥ ج١ (جماي آخره) ١٢٧٧ هـ المروى من المدير الى المية السنية عن الزيادات الواقعة فى محاسبة السكك الحديدية للشركة المجيدية، ص: ٢٢٧ .

(٢٠١) - : سجل م/١/٩ صادر عربى وأفرنكى الادارة، مكتابة بتاريخ ٨ يوليو ١٨٦٠ الى المسيو ديرفيو، ص: ٢٧ .

متبع مع الشركة الشرقية P & O (٢٠٢) ، ولم يقتصر الأمر على ذلك ، بل شرعت السكك الحديدية تحتسب السنوات السابقة منذ ابيب ( يوليو ١٨٥٨ ) الى برمودة ( ابريل ١٨٦٠ ) بأثر رجعى على أساس الأجرة الكاملة وبعض زيادات بنحو مبلغ ١٧٧٩٣ ليرة ، ويذكر مدير المجيدية « أن الأجرة المحتسبة هي بأسعار زائدة عن التعريفة الجارى النقل بها للأهالى وأنه بعد اجراء استئزال نصف الأجرة عن المستخدمين بدون المسافرين أصبح المبلغ ١١٦٥٦ ليرة » (٢٠٣) ، وهو ما يطرح تساؤلا عن أسباب تأخير هذه الحسابات لما بعد ديرفيو وربما كان تفسير ذلك يكمن فى الحالة الاقتصادية التى كانت تهدد المجيدية وتحققت فيما بعد بالتصفية وخاصة ان مثل هذه الميزات كانت متبادلة ، ومع ذلك فان تصحيح مسارات المشروعات الاقتصادية يكون بتخفيف أعبائها ، بيد ان ذلك لم يحدث بالقدر المطلوب ، حيث ان الأمر الصالى الصادر للامارية فى غرة المحرم ١٢٧٧ هـ ( ٢٠ يوليو ١٨٦٠ ) يفيد « اركاب مديرى شركة المجيدية بدون أجرة أسوة برؤساء الشركات » دون اشارة الى سفر المستخدمين بنصف الأجرة حسبما كان متبعاً (٢٠٤) .

أما بالنسبة للمبالغ التى كانت مقيدة فقد استمرت مراجعتها بين المعية والامارية ابان تصفية المجيدية وبعد ذلك فى مصلحة الواوورات الميرية حتى تم قبول سدادها من المالية على حساب المصلحة مضافا لها مبالغ أخرى وبلغ الاجمالى نحو ٢٧١٩٩ ليرة (\*) أى نحو ٢٦٥١٩١٤ قرش.

(٢٠٢) - : رقم ٢٦ بتاريخ ١٣ هـ ( نى العجة ) ١٢٧٦ هـ ( يولية ١٨٦٠ ) من المدير جيد الرحمن رشدى الى مدير عموم السكة الحديد ، ص : ٢٣ .  
وكان المتبع محاسبة السكك الحديدية على أجرة المسافرين بالسفن الذين يستخدمونها بأجرة كاملة ضمن النولون ، وتجدر الإشارة الى أن السكك الحديدية فى أول انشائها كان يديرها مأمور ثم رقى الى مدير ، وفى سنة ١٨٥٣ أصبح يشرف عليها مكتب المورور ( الامارية ) واستمر حتى ١٨٦٤ عندما انضمت لنظارة الأشغال ، وفى ١٨٦٦ انفصلت عنها وأصبحت مستقلة ثم وضعت فى ٢٨ نوفمبر ١٨٧٦ تحت اشراف الادارة المختلطة لسداد الديون .

د . عبد العزيز مهنا ، مرجع سابق ، ص : ١١٧ ، ١١٨ .  
(٢٠٣) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٢ صادر عربى أفرنكى الادارة بتاريخ ١٠ د ( ربيع آخر ) ١٢٧٧ هـ ( أكتوبر ١٨٦٠ ) ترجمة للعروض باللغة التركية من مدير المجيدية الى المعية السنية ، - سجل م/١/٩ صادر عربى المجيدية ، مكتوبة رقم ٤٢٥ فى ٥ جا ( جمادى آخر ) ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) من مدير للمجيدية الى المعية السنية ، ص : ٢٢٧ .  
(٢٠٤) نفسه ( سكك حديدية ) : محفظة سكك حديدية مستخرج عن دفتر ٥١٨ أوامر تركى ، ص : ٣٧ ترجمة أمر كريم فى غرة المحرم ١٢٧٧ هـ الى الامارية .  
(\*) هذا التحويل للعملة بالوثيقة الليرة تساوى تقريبا ٩٧ قرش .

وذلك في ١٥ هـ ( ذى الحجة ) ١٢٧٩ ( ٤ يونية ١٨٦٣ ) ( ٢٠٥ ) ،  
أى فى عهد اسماعيل باشا حين قيام الشركة المصرية فى سياحة السفن  
البخارية التى اشترت موجودات المصلحة .

ومن المرجح محاسبة شركات البحرية التجارية منذ أوائل عهد  
اسماعيل باشا على استخدام السكك الحديدية بنصف أجره بالنسبة  
لضباط وجنابا بالنسبة للعساكر ( الأنفار ) ، وذلك كونهم مأخوذين من  
الدونما ، اعتمادا على ما كان متبعاً مع أقرانهم بالسفن الحربية  
والجهادية ( ٢٠٦ ) ، وما عداهم فقد كانت المجانية للرئيس والوكلاء ،  
ونصف أجره حسب المرتب والوظيفة التى كانت تحددها لائحة الامارية  
وهذه كانت كما يلى ( ٢٠٧ ) :

**الدرجة الأولى :** الموظفون المليون ( المدنيون ) وضباط البحرية والبحرية  
والبوليس الذين تصل مرتباتهم الى عشرين جنيتها فما فوق ، ومهم  
فئات أخرى من نفس المرتب .

**الدرجة الثانية :** لمن تقل مرتباتهم عن عشرين جنيتها .

**الدرجة الثالثة :** الصف ضباط وأنفار العساكر البحرية ومن فى مستواهم  
من هيئة العمال .

أما عن الفئات المالية بقيمة أجره السفر فقد كانت فى ديسمبر  
١٨٦٣ على النحو التالى ( ٢٠٨ ) .

الدرجة الأولى	الدرجة الثانية	الدرجة الثالثة	من	الى
١٢٠ قرشا	٦٠ قرشا	٣٠ قرشا	مصر	الاسكندرية
١٢٠ قرشا	٦٠ قرشا	٣٠ قرشا	مصر	السويس
٢٤٠ قرشا	١٢٠ قرشا	٣٠ قرشا	الاسكندرية	السويس

بيد أن هذه الفئات قد طرأت عليها تعديلات ابتداء من ١٥ أكتوبر  
١٨٦٧ حسبما افصححت عن ذلك مكاتبة العزيزية الى نوبار باشا ناظر  
الأشغال الصومية ، التى تستفسر فيها الشركة عن المتبع فى نقل مهمات  
وركاب مستخدمى الشركة الشرقية P & O ليتم معاملتها أسوة بذلك ،

( ٢٠٥ ) دار الوثائق ( غمات - مجدية ) : سجل م/٧/١ صادر عربى الفرنكى  
الادارة ، بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٠ هـ من وكيل وابورات البحر الأسمر الى وكيل المرد ،  
ص : ٢٥ .

( ٢٠٦ ) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٤١ ، ١٤٢ .

( ٢٠٧ ) نفسه ، ص : ١٤٢ .

( ٢٠٨ ) نفسه ، ص : ١٤٢ .

فكان ضمن بيانات الرد أن الأجرة عن السياح ومستخدمي الشركة من  
اسكندرية الى السويس كما على (٢٠٩) :

	مستخدمين القومبانية (الشركة)			سواحين (ركاب اجانب)	
	ليرة	ص	-	ليرة	ص
درجة أولى	٢	٥		٤	١٠
درجة ثانية	١	٢	٦	٢	٥

أى أن المستخدمين بنصف أجرة الدرجة ، وكانت أجرة الانتقال  
للوحة القبل في إبريل ١٨٦٩ من امبابة الى المنيا ١٠٠ قرش مصرى للدرجة  
الأولى ، ٦٦ قرشا للدرجة الثانية ، ٤١ قرشا للدرجة الثالثة (٢١٠) .

ويبدو أن هذه الزيادات كانت تنبى عما أقدمت عليه الامراية من  
اجراءات أخرى في بدايات ١٨٦٩ ، نجد اصـداها في قراوات الشركة  
العزيرية ، من ذلك القرار المؤرخ ٢٢ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ ( مارس ١٨٦٩ )  
والذى يشير الى « أن كافة مستخدمي القومبانية العزيرية يكون نزولهم ،  
بالسكة أجرة كاملة أموة بخدمة القومبانية الشرقية ٠٠ وأن الذين يسافرون  
مجانا هم ثلاثة أشخاص فقط ( الوكلاء ) أحدهم باسكندرية والآخر بمصر  
والثالث بالسويس ٠٠ » (٢١١) ، ولاشك ان فقدان هذه المزايا زاد من  
انفاقات الشركة ( ١٨٦٩ ) في وقت شهدت الخسارات المالية التى كانت  
تنذر بتصفية العزيرية ، ولكنه على ما يبدو كانت دوافع الامراية أقوى  
للحد من تلك المنوحات لمواجهة توسعاتها ، واستعدادا لافتتاح قناة السويس  
التي كانت شديدة التأثير عليها وخاصة في الإيرادات بين الموانئ على  
البحرين .

أما في فترة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، فانه لما كانت قد  
تبعت بأكملها للمرى من ثم كان الاشراف الأعلى عليها من ديوان البحرية  
بالتنسيق مع ديوان المالية ، واتساقا مع هذه التنمية سرت عليها نظم ديوان  
البحرية في التمييز بين التذاكر التي كان يتم منحها لمختلف العساكر ، ومن  
هذه النظم انه كان يخصص لون محدد يميز تذاكر عساكر السفن البحرية  
عن أقرانهم في مصلحة البوستة الخديوية وخلاف ركائب الحضرة

(٢٠٩) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٢٨٥ هـ .  
بيان بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٥ هـ ( إبريل ١٨٦٨ ) عن نواب السواحين والبضائع ومستخدمي  
الشركة الشرقية .

(٢١٠) وادى النيل : العدد ٢ السنة الثالثة بتاريخ الجمعة ١٨ محرم ١٢٨٦ هـ / ٣٠  
إبريل ١٨٦٩ .

(٢١١) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٢٨٥ هـ .  
صورة قرار مجلس ادارة القومبانية العزيرية بتاريخ ٢٢ الحجة ١٢٨٥ هـ مرة ٣٥ .

الخدوية بنهر النيل عن مصلحة الليمانات والترسانة وهكذا ، مما يسهل تمييز تذاكر كل قسم عند المحاسبة (٢١٢) ، وقد كان سفر العساكر مجانيا ، أما الضباط فنصف أجرة ، بيد أن ذلك لم يستمر إبان تقاسم الأزمة المالية فاصبح انتقال العساكر بنصف أجرة أيضا ، ولم يكن في عام ١٨٧٨ ثمة انتقال مجاني لهذه الفئات (٢١٣) .

### ثامنا : الملبوسات :

تعتبر الملبوسات على درجة من الأهمية للعاملين في السفن التجارية ، لأنها ليست كساء فحسب ، وانما كانت دلالة على مرتبتها بما يتفق مع تجواله في الموانئ بين مختلف الجنسيات والركاب ، وكان يطلق عليها الكساوى وفي ديوان العموم كانت تتم اجراءاتها من خلال قيدها في جريدة ( كشوف ) ملبوسات البحرية ، ولها سجلات لقيدها مع الصنف والونتراريو أى المهمات ، وذلك في تشكيل ديوان عموم الشركة المصرية (٢١٤) ، وهو ماتم تطويره وقيده ضمن ورشة ( قسم ) التعمينات والملبوسات والونتراريو في الشركة العزيرية (٢١٥) ، وهذه الاجراءات وذلك الاهتمام يوضح أنه كان يقصد بها تلك الملبوسات التي توزعها الادارة على مستخدميها بالسفن ، لكن على الرغم من ذلك فان عدم العثور على تلك السجلات أو الوثائق الكافية ببياناتها ، قد يحجب الصورة الكاملة التي كانت عليها ، وهى اشكاليات عانى منها بعض من بحثوا هذه الجزئية (٢١٦) ، ومن ثم تصبح محاولة الرصد من خلال بعض الوثائق .

كان المتبع صرف الملبوسات موسميا ، وحسب تعبير الوثائق فانه كان يتم توزيع كسوتين على الأنفار ، واحدة شتوية والأخرى صيفية ، أى كل ستة أشهر ، وذلك من خلال المقررات التي تحددها الادارة ، ولكي يتم الصرف يحرر خوجه كل سفينة كشفا يعتمد السوارى وضباط السفينة يكون مدونا به أسماء الأنفار المزمع الصرف لهم ، ويتم تسليمه الى مخزنجى ديوان العموم الذى يشبته فى جريدة الملبوسات ثم يقوم بتوريد الأصناف (٢١٧) ، بيد انه لوحظ من خلال مكاتب ادارة الفابريقات

(٢١٢) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٤٠ .

(٢١٣) نفسه : ص ، ص : ١٤١ ، ١٥٣ .

(٢١٤) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : المخططة الأولى ، الملف الاول ، وثيقة بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية .  
(٢١٥) - : ملف ٩ ، وثيقة بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٨٥ هـ ( يونيو ١٨٦٨ ) قرار الجمعية المومية للقومية العزيرية ، ص : ١١ .

(٢١٦) سيد دياب : المرجع السابق ، ص : ١٠٦ .

(٢١٧) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٥ قيد التصريحات الصادرة =



والعمليات الى مدير الواجورات الميرية بتاريخ ١٣ شوال ١٢٧٩ هـ ( ٤ أبريل ١٨٦٣ ) ان الأنفار بالسفن كانوا يتقاضون أجورهم بما فيها بدل التعيين والكسوة ، ومن ثم لا تصرف لهم ملابسات وعلى حشد تعبير الوثيقة « الكسوى التي تلزمهم يصير مشترها من طرفهم » ( ٢١٨ ) ، ولعل هذه المكاتبة تكشف عن ملاحظتين :

أولا : كان يتم اقتصاار صرف الملابسات على الأنفار قبل أبريل ١٨٦٣ ثانيا : بعد هذا التاريخ وجدت خيارات ادارية بين الصرف وامكانية شراء الأفراد ملابساتهم ، ومن ثم يمكن القول بأن الالتزام والالزام في هذه المسألة لم يكن سائدا قدر ما كان يبنى المظهر اللائق ، اما ملابسات عدم الصرف ، فيرجع أن ذلك لكونه عاصر ظروف تصفية موجودات المصلحة الميرية انتظارا لايولنتها للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية الوليدة ، وكان اجراء استثنائيا .

اما بيان المنصرف في الفترة التي سبقت تلك المكاتبة فقد كان في شهر أبيب ١٥٧٨ ( يولية ١٨٦٢ ) للأنفار في سبع نجد ، قبارى ، جده ، حجاز كما يلي ( ٢١٩ ) :

عدد	عدد
١ طقم بفته سروال وسلطة (*)	١ طربوش بزر حرير
١ لباس بفته	١ جزمة سودة ( حذاء أسود )
١ قميص بفته	١ حزام صوف

ومن المرجح أن هذه الاصناف كانت جزئية ، ولم تكن بأكملها ، وذلك اعتمادا على أن ملابسات البحرية ( الدونما ) كانت تصرف في السنة بواقع عدد ٣ لباس ، ٣ قميص ، ١ بنطلون جوخ ، ١ بنطلون بفته ، ١ سترة جوخ ، ٢ سترة قصيرة من البفته ( زكيتة ) ، ٢ سديري بفته ، ١ زر حرير ، ٢ حمالة بنطلون ، ١ حزام بفته ، ١ سجادة صوف ثم

= عربي افرنكي ، نمرة ١٥٤ بتاريخ ٦ شوال ١٢٧٩ هـ ( مارس ١٨٦٣ ) من مدير الواجورات الميرية الى يعقوب افندى وكيل واجورات ميرية بالسويس ، ص : ٩٣ ، - سجل م/١/٤/٦ قيد التحريرات الواردة رقم ١٢٦ في ١٣ شوال ١٢٧٩ هـ ( ٤ أبريل ١٨٦٣ ) من القابريقات والعمليات الى مدير الواجورات الميرية ، ص : ١٠ .

( ٢١٨ ) المصدر نفسه .

( ٢١٩ ) دار الوثائق ( خدمات - مجيدة ) : سجل م/١/٦/١٠ قيد التحريرات الصادرة قلم المحاسبة للمدير ، أرقام ٣ ، ١٩٢ ، ٣٠٨ بتاريخ ١٢٧ ( رمضان ) ١٢٧٩ هـ من المدير الى وكيل الواجورات الميرية بالسويس ، كشوف المنصرف لواجورات نجد ، قبارى ، جدة ، الحجاز ، ص . ص : ٩٥ ، ١٩٦ .

(\*) ( ٠٠ ) غير واضحة بالأصل وهذا ما أمكن قراءته ( سلطة ) ويرجع أنها سترة .

١ كبود ( زنط ) لكل ثمانية عشر شهرا ( ٢٢٠ ) ، علاوة على البطانيات والمفروشات ، ومن ثم يرجع ان البيان الأسبق كان موافقا لموسم الصيف حيث ان البفنة تناسبه ، كما ان صرفه كان معاصرا لأشهره في يوليو .

كذلك تشير بعض الوثائق الى انه في فصل الشتاء كان يتم صرف فانيلة وحزام صوف ، ثم قطعة قماش بأرونيك يعمل عليها ، تكون لفافة على الرأس والرقبة ( ٢٢١ ) ، وأيضا بمناسبة الفصل ذاته كان قرار العزيرية بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) بالصرف للمساكر البحرية بالسفن العاملة بالبحر الأسود زيادة عن المنصرف للآخرين ، نظرا لبرودته الشديدة ووجود الجليد ، فخصصت لكل منهم قميصين فنيلا ( فائلة ) وحرامين بدلا من ( ٢٢٢ ) واحد من كل منهما للآخرين ، بما يدل على مراعاة ظروف الطقس في صرف الملابس .

وفي ضوء الاشارات المتكررة للأنفاق المساكر يرجع انهم الذين كانوا يصرفون ملابسهم ، وربما كان مبعث ذلك هو ضالة مرتباتهم بالقياس للآخرين . أما الفئات الأخرى فقد كانت تصرف لهم بدلات نقدية تضاف على الماهية بما فيهم الضباط ( ٢٢٣ ) .

وقد أولت ادارة البحرية التجارية اهتمامها بهذا الموضوع ، لدرجة حصولها على بعض الأصناف من الخارج ، من ذلك المدون في مكتبة عبد الحميد بك وكيل العزيرية في لوندرة ( لندن ) بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) عن احضاره الملابس الصوف المقر صرفها للمساكر لمدة عام ( ٢٢٤ ) .

أما بالنسبة للألوان فقد أشير الى أنها كانت ( البفنة أى البيضاء ) صيفا ، ثم ذكر البعض أن البنطلونات البفنة كانت بالصيغة السوداء ، وقد استعاض عن ذلك منذ ١٨٧٤ باستخدام الأقمشة المصنوعة من التيل الأبيض وكان الجوخ في فصل الشتاء ( ٢٢٥ ) ، والقياس بهذا الشكل

- ( ٢٢٠ ) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٠٦ ، ١٠٧ .
- ( ٢٢١ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٦٢ بتاريخ نمرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) قرار جمعية مؤسسين القومانية العزيرية المصرية .
- ( ٢٢٢ ) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة نمرة ١٤ بتاريخ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومانية العزيرية باعتماد اسماعيل رافع .
- ( ٢٢٣ ) - : مخططة قرارات مجلس الاطارة ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة نمرة ٣١/مخططة ١٧ بتاريخ ١٣ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) قرار مجلس ادارة القومانية العزيرية .
- ( ٢٢٤ ) - : مخططة تراجم دفاتر ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٢ هـ ، مكتبة من عبد الحميد بك وكيل العزيرية بلندن الى حسين شيرين ناظر عموم القومانية .
- ( ٢٢٥ ) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١١٢ .

يصبح على أساس أن البحرية التجارية في ذلك الوقت كانت تمثلها مصلحة وإبورات البوستان الخديوية التي كانت تابعة للميرى ومن ثم عمل المسافر في سفنها كالدونما .

ولما كانت هذه الملابس يتم قيدها كمعدة ، من ثم كانت تسلم الأصناف المستهلكة عند استلام الأحداث وذات الشيء يتم عند نهاية الخدمة .

#### تاسما : التعمينات :

يطلق لفظ التعمينات Provisions بوجه عام على الأطعمة والمشروبات (٢٢٦) ، وهذه يقصد بها تلك التي يتم ترتيبها لأفراد الطاقم على ظهر السفينة وفق نظم تضعها الإدارة .

ولما كانت السفن تضي رحلاتها في عرض البحر بعيدا عن الموانئ ، لذلك كان يتم تجهيزها بالأماكن والأدوات اللازمة لتخزين وتجهيز واعداد وتناول الأطعمة والمشروبات ، من مخازن ومطابخ وأواني ومفروشات وأماكن للتناول (٢٢٧) ، مثلما كان يتم تعيين «طباخين وصفرجية» (٢٢٨) وغيرهم مما يلزم كل سفينة لاعداد وتجهيز الأطعمة والمشروبات ، والذي كان يتم اثباته في ورشة ( قسم ) التعمينات والوتاريو بديوان الصوم .

وباستقراء أصناف التعمينات ، كانت مختلفة الأنواع حيث الخبز ( الجراية ) والبقسماط (\*) ثم اللحوم والدجاج والأسماك وكان يتم تقديمها بالتناوب طيلة أيام الأسبوع ومعها الأرز والمكرونة ثم مطهيات « اليك من الخضروات الناشفة ( الجافة ) والطرية » ( الطازجة ) وبالإضافة إلى ذلك الحلويات والمواضع والفواكه ، أما المشروبات فكانت

---

(٢٢٦) الاميرالية البريطانية : الفن البحري العام ، ترجمة مقدم بحري محمد حسين أحمد وآخرون ، ج ١ ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١٩٦٥/١ ، ص : ١٥٢ .  
(٢٢٧) دار الوثائق ( ختمات - مجيدة ) : سجل م/١/٦/٨ سجل قيد الفحريات الصادرة ، قلم المدير ، مكتبة بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ من المدير إلى السيد اسكوفيه ، ص : ١٣ .

(٢٢٨) نفسه : سجل م/٩/١/٦/٩ تحريات صادرة قلم ادارة المدير ، مكتبة لمر ٩٥ بتاريخ ٤ جا ( جمادى ثاني ) ١٢٧٨ هـ ( ديسمبر ١٨٦١ ) من المدير إلى وكيل المجيدة بالسويس ، ص : ٣٤٦ .

(\*) البقسماط : مأخوذة عن اليونانية ، وفي التركية بكسادة بالياء المصرية ، وفي الفارسية بكسادة بالياء الموحدة ، وهو خير جاف يتزود به المسافرين .  
سليمان : مرجع سابق ، ص : ٤٢ .

اللبن والقهوة والشاي والنيبذ (٢٢٩) ، ولعل هذه الأخيرة كانت لوجود  
أجانب ضمن أفراد الطاقم .

وقد كان يتم تقديم هذه الأصناف وفق مقادير تحددها الادارة  
« ديوان العموم » بإشراف حكيمباشي ( رئيس أطباء ) في اطار المسئولية  
الصحية ، وقبطان الأرملة لقيد اجمالي الأصناف ومقرراتها الفرعية ثم  
مدير ( ناظر ) الشركة ( ٢٣٠ ) ، وهذا بموجب اعتماد مجلس الادارة وذلك  
في حالة الشركات ، بينما يعتمدها الديوان الميري الأعلى في حالة كونها  
مصلحة حكومية .

وكان متبعاً في تحديد مقررات أفراد طاقم كل سفينة ان يتم مراعاة  
المستوى الوظيفي فالسوارى مثلاً كانت تصرف له تعيينات درجة أولى بينما  
المفردات والضباط وبقية الأفراد بما فيهم المهندسون والطبيب والتلامذة  
درجة ثانية ، ولم يكن ذلك يعنى مضاعفة المنصرف بالدرجة الثانية  
للدنجة الأولى ، حسبما كان متبعاً مع رتب وأنفار الدونما (٣) ، وانما  
كانت تميز تعيينات الدرجة الأولى عن الثانية بما يقابل الزيادة بنحو  
قيمة الربع في أثمانها على صعيد التميز الكمي أو الكيفي للأصناف ،  
وذلك اعتماداً على ما جاء في عقد شروط بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ /  
١ سبتمبر ١٨٦٥ بين الشركة العزيرية والخواجة يوسف بنتاليني بتمعهده  
تقديم المأكولات والمشروبات اللازمة لسفن الشركة ، حيث ورد بنده  
التاسع « مستخدمين القوممانية » . يحسب الى المتعهد عن الدرجة الأولى

---

( ٢٢٩ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : محفظة الواورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة  
بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ / ١ فبراير ١٨٦٦ عقد شروط بين الخواجة يوسف بنتاليني  
بتمعهده تقديم مأكولات ومشروبات سفن العزيرية بالبحرين وبين حسن شيرين ناظر عموم  
الشركة .

( ٢٣٠ ) نفسه ( مجيدة ) : سجل م/٦/٢/٣ تحريرات صادرة بقلم ادارة المدير ،  
مكتبة رقم ١٨ بتاريخ ١٨٠ ( ربيع أول ) ١٢٧٨ هـ ( سبتمبر ١٨٦١ ) من المدير الى  
يحيى أفندي وكيل السويس ، ص : ١٠٠ ، - سجل م/٦/١/٩ قيد التحريرات الصادرة  
ادارة المدير ، مكتبة رقم ١٨ تاريخه ، من المدير الى وكيل المجيدة بالسويس ، ص :  
٣١١ .

( ★ ) أورد الدكتور سيد دياب بيان مقررات الفرد العادية بالدرهم ، لحم بقرى ٣٠ أو  
شاني ٢٥ ، أرز ٢٠ ، عدس ٤٠ ، فول ٣٠ ، صلح ( ملح ) ٤ ، مسل ١٠ ، بصل ٢٥  
وبدله زيتون ، حطب ١٥٠ ، صابون ٦ ، ثم ٣٠٠ درهم خبز سامووى أو ٢٠٠ بقسمط ،  
ثم ذكر ان ذلك هو التعيين اليومي من رتبة النفر حتى رتبة الصول ( المساعد ) ، للزمام  
نفرين أى تعيين نفرين ، اليوزباشى تعيين ثلاثة أفراد .

— سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١١٦ ، ١١٧ .

٥ خمسة فزنك والثانية ٤ أربعة فزنك ( يومي ) « ( ٢٣١ ) » ، وثى  
موضوع آخر تم اقرار بدلات تعيين نقدية ، فكانت بواقع ٤ فزنك  
للسوارى ، وثلاثة بالنسبة لبقية أفراد الطاقم ( ٢٣٢ ) .

ولعل ذلك كان متسقا مع تمييز السوارى عن بقية الأفراد باعتباره  
قائدا للسفينة ، وبما يحفظ مكانته وهيبته سواء من حيث تميز الأصناف  
المقدمة له أو المكان الذى يجلس فيه ، ويلاحظ ان عدم التمييز بين بقية  
الأفراد يتفق الى حد كبير مع طبيعة السفينة كمجتمع واحد ، ولكنه يشير  
فى نفس الوقت الى المساواة بين الضباط والأنفار خلاف المتبع فى  
الدونما ، وربما كان ذلك لأن طبيعة العمل البحرى فى السفن التجارية  
كانت أقرب للتعامل والتعايش مع الحياة المدنية منها للعسكرية ، ولكن  
دون اخلال بالمستويات الوظيفية ، ويرجع أن الدافع الى ذلك كان ضمان  
عدم وقوع جور للأنفار ، حيث ذهبت ادارة البحرية التجارية المصرية الى  
مدى أبعد من ذلك حيث قررت تعليماتها تناول ضباط السفن مأكولاتهم  
على السفرة ( المائدة ) مع الركاب ، وحسبما ذكر « ٠٠ حتى يراعون  
أمرجتهم ويلاحظون نضافة ( نظافة ) مأكولاتهم ٠٠ » ( ٢٣٣ ) .

أما بالنسبة لمراقبة التعيينات فى السفينة ، فقد كانت تخضع  
لسلطات طبييها اذا وجد ، واذا لم يوجد فعن طريق التفتيش المفاجئ من  
طبيب التوكيل المنوط به ذلك تبعا للمواقع التى كانت تحددها الادارة ،  
أما الاشراف الادارى العام فكان للسوارى ونائبه ( المفردات ) ، بينما يعتبر  
الخوجة ( الضابط الادارى ) هو المراقب الفعلى وذلك من خلال سجل  
يسمى « دفتر الرفت والأمد » ، الذى كان يوضع بمخرفة نظارة ديوان  
العموم « وقبطان الأرمه » من نسختين ، تودع احدهما بالديوان والثانية  
فى عهدة خوجة كل سفينة ، توضح به مخصصات كل رتبة أو درجة  
حسب فئات تصنيفها - فى عشرة أبواب - تشمل حركة الأمد ( الصرف )  
والرفت ، وفق شروط صرف التعيينات فى حالة عدم الحصول على بدل  
تعيين نقدى ، وكان تصنيف أبوابه كما يلى : الأول : الضباط ، الثانى

---

( ٢٣١ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : مخططة الواپورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة  
بتاريخ ١٢٨٢ هـ ، بيان تمهد بتقديم مأكولات لسفن العزيزية بالبحرين موقع بين العزابة  
يوسف بنتالينى وحسين شيرين ناظر عموم الشركة .

( ٢٣٢ ) نفسه : - مخططة الواپورات ٦٨ / ١٨٦٩ ، ملف ١٢٨٥ هـ ، بيان عن مأكولات  
السواحين والركاب بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) .

٧ بتاريخ ١٣ فى القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) .  
( ٢٣٣ ) للمستند نفسه ، وسيتم التناول التفصيل لهذه الجزئية فى المنصر الخاص

« نقل الركاب » فى الفصل السابع .

الكدكلية ، الثالث : المومنجية الافرنك ، الرابع : الدومنجية العرب والعنبرجية ، الخامس : البحرية ( الأنفار ) ، السادس : المهندسين ، السابع : الأتشجية ، الثامن : الكمورجية ، التاسع : الطبائخين ثم العاشر : الصفرجية ( السفرجية ) ( ٢٣٤ ) .

أما نظم الصرف ذاتها ، فانه لعدم توفر وجود وثيقة اجمالية بها ، فانه يمكن الوقوف عليها من خلال تجميع بعض اشعارات متفرقة لعل أهمها ، انه كان يتم صرف التعمينات لمن لا يحصلون على بدل نقدي ، اذ كان يجب على افراد الطاقم في هذه الحالة ان يقوموا بتدبير مأكولاتهم ومشروباتهم بمعرفتهم ( ٢٣٥ ) ، وما عدا ذلك فقد كانت التعليمات يتم تنفيذها في حالتي الأمد ( اعتماد الصرف ) والرفت ( لمن لا يستحق ) ، وذلك أثناء وجود تعمينات ، ومن هذه التعليمات انه لا يتم الصرف أثناء مدة الإقامة سواء كان بالاسكندرية أو السويس ، وذلك بقول الوثيقة « ٠٠ انه عدا الماهيات ٠٠ تكون مأكولاتهم في مدة السفرية على طسرف القومانية ٠٠ وأما مدة الإقامة بالمينة سواء كان بسكندرية أو السويس ، فلا يصرف لهم مأكولات ولا نقدية في مقابلتها » ( ٢٣٦ ) وقياسا على ذلك نفس الشيء لمن كانوا يقيمون بالميناء أثناء ربط ( وقف ) السفن بالمينائين بعد الانتهاء من المأموريات البحرية .

وأما بالنسبة للمرضى ، فيتم الصرف لهم في مواقعهم دون انتقالهم الى السفرة ، وتقدم لهم الأصناف التي يطلبونها حسب تقرير الحالة المرضية ، وهي الحالة الوحيدة التي كان يتم فيها الاستثناء وعدم الالتزام بالمقررات ( ٢٣٧ ) .

---

( ٢٣٤ ) نفسه ( مجيدة ) : سجل م/٣/٦ قيد التحريات الصادرة عن قلم ادارة المدير . مكتابة رقم ١٨ بتاريخ ١٠ ربيع اول ( ١٢٧٨ هـ ( سبتمبر ١٨٦١ ) من المدير الى يعقوب اغندى وكيل السويس ، ص : ١٠٠ .  
- سجل م/١/٦/٩ قيد التحريات الصادرة من المدير ، مكتابة رقم ١٨ تاريخه من المدير الى وكيل المجيدة بالمويس ، ص : ٣١١ .  
( ٢٣٥ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) قرار مجلس القومانية العزيزية نمرة ٣١ / مضبطة ١٧ .

- مصلحة واپورات البوستة الخديوية : سجل م/٣/١/٣٠ وارد للمصوم من الفروع ، رقم ٦٥١ بتاريخ ٢٦ ديسمبر ١٨٧٩ من وكيل المويس الى المدير ، ص : ٨٩ .  
( ٢٣٦ ) - ( عزيزية ) : المحفظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٠ بالدار ، بتاريخ ٦ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) قرار جمعية مؤسسين القومانية العزيزية نمرة ٣٩ / مضبطة ٥١ .  
( ٢٣٧ ) نفسه : محفظة الواپورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ( ١ سبتمبر ١٨٦٦ ) ، عقد شروط مولى بيت الخواجة يوسف بنتاليتي متعهد تزويد مأكولات ومشروبات سفن العزيزية وحسين شيرين ناظر عموم الشركة ، البند السابع .

وعمل هذا الأساس كان يتم عقب عودة السفينة يمانا شتملا على  
التمدد بكل درجة ، واجمالي الأيام وساعات القيام والفوسول ، ويسان  
الاختلاف موقعا من الفجوة وممتصا من السواوي ليتم مراجعته واعتماده  
بديوان العموم (٢٣٨) ، حسب المخصص لكل سفينة ، وتجدر الإشارة الى  
ان بسبيل تدبير التجهيزات كانت تتم بأحدى طريقتين ، الأولى : عن طريق  
الإدارة ، والثانية من خلال الاتفاق مع متعهدين ، فأما التي كانت عن طريق  
الإدارة ، فباشرف مدير العموم ولجنة تضم الحكيمباشي وقبطان الإرمه  
وبعض الوكلاء ، حيث يتم الاتفاق مع موردين لكل صنف على حدة (٢٣٩) ،  
ومن خلال اجراءات يطلقون عليها المزاد (\*) ، يحضره أفراد من الشؤون  
المالية والإدارية بالديوان ، وفي هذه الحالة كان يقوم المتعهد بتسليم  
الصنف المتفق عليه لكل سفينة على حدة ، بموجب مستندات يتم التوقيع  
عليها بالاستلام ، وقد وجد أكثر من متعهد لصنف واحد في بعض الأحيان ،  
وذلك تبعا لخطوط سير السفن والمسافة الزمنية التي تقطعها في الرحلة  
فيكون أحدهم بالإسكندرية مثلا لسفن البحر المتوسط ، بينما يوجد آخر  
بالسويس وثالث في جده وهكذا ، مما يضمن تزويد السفن باحتياجات  
طاقمها في أكثر من ميناء بحري أثناء الرحلة ، وليس على سبيل تدبير  
الاحتياجات العاجلة فحسب ، ولكن لما يرون تخزينه .

ومن الإشارات التي جاءت في هذا الصدد ، ما ذكره وثائق المجيدة  
عن « رسو المزاد على الشيخ محمد عبد المولى شيخ طايقة ( طائفة ) الجزارين  
بالسويس لتوريد لحم ضأن سعر الأكلة (\*\*) خمسة وعشرين فضة صاغ ،

(٢٣٨) المصدر نفسه : البند الماشر .

(٢٣٩) - عزيزية : المخططة الأولى ، وثيقة بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس  
١٨٦٣ ) قرار جمعية قومية الوابورات المصرية في سياحة السفن البخارية .  
(\*) التزاما ببلغة وثائق الفترة أوردنا كلمة « المزاد » وهي التي كانوا يطلقونها على  
اجراءات التعاقد مع الموردين والمتعهدين ، بيد ان المفهوم في السياق الاقتصادي لا يطبق  
منه مغزول الكلمة ، لأن المزاد يزداد فيه الحصول على أقل سعر ، ومن ثم فال مفهوم هنا انها  
منافسة ، وتتمى الحصول على أفضل للوصفات للشروط الموضوعه بأقل الأسعار ، وكلا من  
المزاد والمنافسة يتم في حالة تقسم أكثر من طرف ، أما اذا قصودها على طرف واحد فقط  
فهي ممارسة ، وربما كان ذلك بسبب حداثة العهد بترجمات القوانين التجارية - الباحث .  
(\*\*) الأكلة وحدة وزن عثمانية كانت تزن ٤٠٠ درهم حسب وزن الدرهم العثماني  
٣٢٠٧ جرام = ١٢٨٢٨ كجم ( كيلو جرام ) وفي مصر منذ توحيد محمد علي للأوزان  
كانت كل ٣٦ ألة = ١٠٠ رطل = قطار ، والدرهم المصري كان ٣٠٨٩٨ وهي تختلف  
كثيرا بين الأوقية التي كانت  $\frac{1}{4}$  من الرطل = ١٢ درهم = ٣٧٤٤٤ جرام تقريبا .

- د. أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص : ١٢٨ - فالترهنتس : للكايول  
والفغان الإسلامية وما يصادفها في النظم لشرى ، ترجمة د. كامل المولى ، الجامعة الأردنية ،  
عمان ١٩٧٠ ، ص : ١٩ .

تاريخ البحرية - ٣٣٧

وقد صار ذلك على يد المحافظ ، ( ٢٤٠ ) ، ثم وثيقة أخرى مؤرخة ٢٥ جمادى  
أخبر ١٢٧٨ هـ ( ديسمبر ١٨٦١ ) فقيده دفتري الشركة مبلغ  
للف وخمسمائة قرش على الحساب إلى محمد موسى شيخ المزودية ، نظير  
توريده بقسماط بالبحر الأحمر ( ٢٤١ ) .

وفي الشركة العززية توجهت إشارات لموردي الخبز والبقسماط  
لسفن البحرين ، حيث كان عطا موسى الخباز ( صاحب مخبز ) بالسويس  
متمهدا بتوريد الجراية لسفن البحر الآخر ، بينما كان عبد الرحمن  
محمد الخباز بالاسكندرية متمهدا بتوريد الجراية لسفن البحر المتوسط  
والبقسماط لسفن البحرين ( ٢٤٢ ) .

ولما كان قد حدث خلاف بين الشركة العززية والمورد الأخير ، لعدم  
التزامه بالسعر الذي كان متفقاً عليه ، ولم يقبل الإضافات التي طلبتها منه  
الشركة نظراً لارتفاع الأسعار التي كانت معاصرة لازدهار تجارة القطن ،  
من ثم قسم تظلمات لم توافق عليها إدارة الشركة ، واتخذت جمعية  
المؤسسين قرارها في ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ( يولييه ١٨٦٤ ) بإنشاء « مخبز  
بوأبور الطحين » ( أي مطحن ومخبز ) على ذمتها بالأراضي الممنوحة لها  
من الحكومة بالاسكندرية ، ولحين الانتهاء منه تم الاستثنائي من الجناح العالي  
على أخذ البقسماط وما يلزمها من مخبز القباري الذي كان تابعاً  
للمري ( ٢٤٣ ) .

ويرجع أنه لم يتم انقضاء ذلك المخبز ، وأنه كان من مشروعات  
قرارات الطفرة الاقتصادية حيث تراجع الازدهار في السنوات القليلة  
اللاحقة ، ويدعم هذا الترجيح أنه حتى نهاية فترة اسماعيل ، ثبت أن  
مصلحة وإبورات البوستة الخديوية وهي التي آلت كافة ممتلكات  
وموجودات العززية لها ، ظلت تحصل على الخبز والبقسماط من مخبز  
القبازي ، وقد وجدت مطالبة صادرة من مخبز القبازي بتاريخ ١٣ محرم  
١٢٩٦ هـ ( يناير ١٨٧٩ ) موجهة إلى إدارة مصلحة وإبورات البوستة ،

---

( ٢٤٤ ) دار الوثائق ( خدمات - مجدية ) : سجل م/٣/٢ قيد التحريرات الصادرة  
إدارة المجدية لمره ٣٦٩ بتاريخ ١٢ ص ( صفر ) ١٢٧٨ هـ ( أغسطس ١٨٦١ ) من المدير  
إلى وكيل المجدية بالسويس ، ص : ٤٠٣ .

( ٢٤١ ) - : سجل م/٣/١ قيد التحريرات الصادرة قلم إدارة المدير مسجل ٤٨  
بتاريخ ٢٥ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ من المدير إلى وكيل المجدية بالسويس ، ص : ١٣ .  
( ٢٤٢ ) - عزوية المظنة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٠ بالدار بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ  
( عزوية ١٨٦٤ ) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومانية العززية للصرية ، البلد العالي .  
( ٢٤٣ ) - نفسه : وثيقة رقم ٣٦٠٨٥ بالدار بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ، قرار جمعية  
حضرات مؤسسين القومانية العززية للصرية .



مصادها أنه في خلال مدة عشرة أيام من أول شهر يناير ١٨٧٩ بلغ إجمالي  
بكرة قرش

الجناح عن قيمة الخبز والبقسماط المتصرف مبلغ ١٦ ١٣٢٩١ (٢٤٤).  
وكما سبق الإشارة فإن ظروف الرحلات البحرية دفعت الإدارة  
للتعاقد مع متعهدين في موانئ أخرى ، ولذلك نجد في الوثائق الخاصة  
بتوكيل جسنده تعاقد الشركة العزيزية مع محمد داود الحلواني  
شيخ الخبازين بجلده لكي يورد خبز قرصة لسفن الشركة ، سعر الأقة  
الواحدة قرشين وعشرين فضة أي قرشين ونصف ابتداء من شهر  
ربيع الأول ١٢٨٣ هـ ( يولييه ١٨٦٦ ) حتى شعبان ١٢٨٣ هـ  
( ديسمبر ١٨٦٦ ) ( ٢٤٥ ) ، وفي عهد مصلحة وإبورات البوستة الخديوية  
تفيد اشبارات عديدة أنه كان يوجد متعهدين بجلده لتوريد الخبز  
واللحم ، وأنه بعد انتهاء فترة تعاقدات ٣١ ديسمبر ١٨٧٧ ، تم التعاقد  
عن الفترة من أول يناير الى نهاية يونيه ١٨٧٨ مع المتعهد القديم محمد داود  
الخباز لتوريد الخبز سعر الوقة ( الأقة ) ثمانية وخمسين فضة صاغ  
قرش

( ١٨ ) ، بينما كان مورد اللحوم الضائي ( الضان ) عبد الله عمر

قرش

سعر الأقة ٢٥ ٣ (٢٤٦) هـ

كما تعاقدت مع متعهدين في ميناء مسواكن ومنهم محمد رشيد  
الجزار لتوريد اللحوم لسفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في  
النصف الثاني من عام ١٨٧٨ (٢٤٧) ، ولم يقتصر دور البحرية التجارية  
المصرية في هذا الميناء على التعاقد فقط ، إذ أن ظروف علاقته بمصر ،  
واهتمام اسماعيل باشا بأمر إعادة جمره للإدارة المصرية ومكاتباته  
للأستانة اعتبارا من ٢١ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) ، ثم حالته

(٢٤٤) - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية : سجل م/٢٩/٣ ، دفتر قيد  
التحريات الواردة ، ج ١ ، رقم ٢ بتاريخ ١٣ محرم ١٣٦٦ هـ ، وارد للإدارة من مخبز  
القبلي ، ص : ٢٤ .

(٢٤٥) - عزيزية : مخططة مكاتبات إدارية ، ملف محرم - ذي الحجة ١٢٨٣ هـ ،  
مكاتبة بتاريخ مرة ( ربيع أول ) ١٢٨٣ من توكيل جلة الى مدير الموم .

(٢٤٦) دار الوثائق ( خطبات - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ) : سجل  
م/٢٧/٣ ، وارد الفروع للمصوم ، رقم ١٨ بتاريخ ٢٨ هـ ( ذي الحجة ) ١٢٩٥ هـ  
( ديسمبر ١٨٧٧ ) من توكيل جلة الى ديوان عموم وإبورات البوستة الخديوية بالإسكندرية .

ص : ٥١

(٢٤٧) - م/٢٨/٣ ، وارد الفروع للمصوم وإبورات البوستة الخديوية بالإسكندرية .

رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ ش ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ ) وارد من توكيل السويس

الى ديوان الموم بالإسكندرية ، ص : ١٧ .

للاذارة المصرية في أواسط شهر في السنة ١٢٨١ هـ (مايو ١٨٦٥) (٢٤٨)،  
 وإزاء افتقاره لوجود ضماير لمصل الجارية اللازمة ، أنشأت الحكومة  
 مخبرا به ، وقد تمت الاستعانة بوكيل الفرقة المصرية في جده لتدبير  
 المتبازلين لعدم وجودهم بسواكن ، وله خيار الإقامة الدائمة أو المؤقتة  
 ولكنه يقوم بتدبير قدر كاف من الصالة (٢٤٩) ، وكان ذلك دورا مبكرا  
 للبحرية التجارية المصرية ، سرعان ما جنت ثماره في تزويد سفنها بالخبز  
 اللازم في هذا الميناء وامتد بعد ذلك الى اللحوم وغيرها .

وكما هو ملاحظ ان هذه التعاقدات كانت تتم عن كل ستة أشهر ،  
 وقد فوض الوكلاء في اجرائها وفي ضوء اخطارهم ديوان الصوم .

أما الشق الثاني الذي كان تتم من خلاله تدبير التجهيزات ، فقد كانت  
 الادارة تتركه برمته لحساب متهدين نظير محاسبتهم بأسماء يتم الاتفاق  
 عليها لكل صنف ، وكان دور المتعهد في هذه الحالة لا يقتصر على تقديم  
 المأكولات والمشروبات لطاقم السفينة فقط ، وإنما للركاب أيضا ، وكانت  
 مدة التعاقد تمتد لبضع سنوات ، حيث كان المتعهد على درجة كبيرة من  
 الامكانات تؤهله لتشغيل طاقم ضخمة بكل سفينة ، ولذا نلاحظ ان  
 غالبيتهم كانوا من الأجانب ، ففى الشركة الجينية منذ تأسيسها كان  
 الخواجة اسكوفيه الذي كان قد تم التعاقد معه بمعرفة الخواجة ادوارد  
 ديرفيو ، واضطرت الادارة المصرية ( عبد الرحمن رشدى بك ) الى اعادة  
 النظر فى تعاقدته فى منتصف ١٨٦٠ . نتيجة وجود شكوكى للعاملين فى  
 سفن البحر الأحمر من مأكولاته ، وكذلك لمخالفاته فى الأسعار التى يحاسب  
 بها الشركة عما هو موجود بالسوق المحلى (٢٥٠) ، ولذلك عرضت الشركة  
 دفع ٢٠ عشرين ألف فرنك مقابل انتهاء التعاقد الذى كان تاريخ انتهائه

---

(٢٤٨) فى ١٩ ديسان ١٢٦٢ هـ ( ١٢ سبتمبر ١٨٤٦ ) أحييت ادارة جبركي سواكن  
 وصعود الى محمد علي وأحال أمر ادارتها الى مديرية التافة ، وفى عهد عباس الأول أحييت لايالة  
 جدة فى ١٢٦٥ هـ ( ١٨٤٦ ) الى ان كان فرمان احالتها للادارة المصرية فى عهد اسماعيل  
 باشا : للتزويد - شوقي الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر ، ص - ص : ٤٠ - ٥٢ .

(٢٤٩) سعد يدير الحلواني : مرجع سابق ، ص : ١٣٢ ، ١٣٣ .  
 (٢٥٠) توزد الوثيقة لتأليخ لمخالفاته الجوز حسابه ٤ س ١ فرنك لكل كيلو جرام  
 بينما فى السوق ثمن الآلة خمسة قروش أى ١٦ س ، المص ٨٠ س وثمن الآلة فى  
 السوق ١٢ بارة ١ قرش أى ١٩ س لكل كيلو جرام ، الخل ثمنه ٧٥ س وفى السوق  
 ٣ قرش الآلة أى ٤٥ س كل ليرة ، الزيتون الأسود ١ فرنك الكيلو ، وفى السوق  
 ٥ س أى ٦٩ س الكيلو جرام .

دار الوثائق ( خدمات - مجدية ) : سجل م/١/٨ قيد التجهيزات الصادرة قلم  
 ادارة المدير ، وثيقة بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ من مدير للمجدية الى الخواجة اسكوفيه ،  
 ص : ٩٣ .

في آخر سبتمبر ١٨٦٠ ، لكنه طلب ٢٥ ألف فرنك ولكنها لم توافق وانما اشترطت عليه أن لأفراد الطاقم حق الشراء من أية مصادر أخرى ، وهو الذي يدفع الأثمان وإن لم يتم ذلك يصير اقتطاعه من حسابه ، كما أنه عند حضور كل سفينة إلى السويس يتوجه مندوب من الشركة بمرافقة طبيب لمحاينة الأصناف والتفتيش عليها ، وفي النهاية أنزوتة بعدم تسجيلها أية متبقيات بعد انتهاء التعاقد (٢٥١) ، ثم قررت بعد ذلك صرف بدل تعيين نقدي لأفراد الطاقم (٢٥٢) .

ومع بداية تأسيس الشركة المصرية في سسبحة السفن البخارية ، صدرت التعليمات إلى حافظ باشا ناظر البحرية في ٢٩ شبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) لصل الشروط اللازمة مع الخواجة اسبريان لتقديم الأطعمة والمشروبات يسفن الشركة المذكورة المزمع تسيرها (٢٥٣) .

وكما هو معلوم فإن الشركة المصرية لم تزد عن الصام الا قليلا ، ثم أصبحت العزيزية ، ومع هذه الشركة كان تعاقد الخواجة فرانسوا فورتوني ، ثم الخواجة يوسف بنتاليني ، وقد استمرت تعاقدات ثانيهما لفترات أطول نسبيا . وذلك منذ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) ( ٢٥٤ ) حتى ١٩ محرم ١٢٨٧ هـ ( أبريل ١٨٧٠ ) وخلفه الخواجة جون روس من بيت دوهرتي وشركاه (٢٥٥) .

أما عن الشروط التي كان يتم توقيعها بين الشركة وهؤلاء المتعهدين ، فقد كانت تتكون من ثلاثة عشر بنداً ، ينص الأول على المدة المتفق عليها والاختار بالتجديد قبل انتهائها ثم اذا حدثت مخالفات فيتم الحكم فيها بمعرفة مجلس تجار الاسكندرية بدون اللجوء الى جهات أجنبية .

#### ٢٥١) المصدر نفسه .

(٢٥٢) نفسه : رقم ١٩ في ١٤ هـ ( ذي الحجة ) ١٢٧٦ هـ ( يونيو ١٨٦٠ ) من المدير إلى وكيل المجديبة بالسويس ، ص ص : ٢٣ ، ٢٤ .  
(٢٥٣) دار الوثائق ( ديوان سية تركي ) : مطبعة تراجم وملخصات دلائل ، ترجمة امر صادر إلى القوماندين البحرية حافظ باشا بتاريخ ٢٩ شبان ١٢٧٩ هـ ، مفيد بالدفتر ترة ٥٣٣ ص ٦٣ قسم ثاني ، من مطبعة ١٠٢ ملف ١٢ .

(٢٥٤) - ( خدمات - عزيزية ) : مطبعة الوايورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وكالة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ، عقد شروط توقع بين الخواجة يوسف بنتاليني وحسين شيرين ناظر بحوم العزيزية خاص بصعد بنتاليني ماكولات ومشروبات السفن بالبحرين .

(٢٥٥) - : مطبعة مكاتبات ادارية ٦٧ - ١٨٨٤ ، مكتبة رقم ٤٥٢/مطبقة ٦٨ بتاريخ ١٩ محرم ١٢٨٧ هـ/ ٢٠ أبريل ١٨٧٠ من حفر وكيل مجلس ادارة القومانية العزيزية إلى الخواجة روس مصعد لوكاندلت وايرورات الانجرارية سابقا .

وفي هذه الحالة تنسلم الشركة بجميع الأواني والأدوات اللازمة للمتعهدين لزوم كل سفينة بموجب قائمة جرد ، ويضيف البند الثالث انه يقوم السواري والتجاجة بكل سفينة بالتأمين على تلك الأواني والأدوات كل أربعة أشهر وتحديد التلقيات وغيرها ثم ينبه الربح على المتعهد بالحفاظ على الصيانة ، اما الخامس فينص على احضاره أفراد الخطة أحدهم لوكاتبي ، والثاني عشبي أول ، والثالث عشبي ثان ، والرابع سفرجي والخامس سفرجي ثان وماحياتهم على الشركة وتزاد اعدادهم بالسفن الكبار ، ويكونون تحت إشراف ومتابعة السواري والمفردات والتجاجة ، وللسواري حق طرد غير اللائق منهم وطلب بديل عنه من المتعهد ، ولا يفرض المتعهد أحدهم الا بمعرفة السواري ، ثم تنظم بقية البنود ما يتصل بالواجبات ، ونظم ترتيب درجات جلوس المستخدمين ثم كيفية المحاسبة المالية (٢٥٦) .

أما اذا تركنا هاتين الطريقتين في تدبير التعميمات نجد انه لم يكن عدا ذلك سوى تدبير أفراد الطاقم مأكولاتهم ومشروباتهم بأنفسهم ، وفي هذه الحالة كان يصرف لهم البديل النقدي الذي يتم اضافته للمرتب ، وفي بعض الأحيان كانت تصرف لهم نفود اضافية ، وذلك اذا حدث غلو للأسعار بعد اقرار نسبة البديل .

ولما كانت السفن مجهزة بالأماكن والأدوات اللازمة للطعام والمشروبات من تخزين وتجهيز وبعض أفراد الخدمة ، من ثم كانت كل فئة تقرر ما تراه مناسباً لتدبير احتياجاتها ، وقد كان ذلك اما بصورة انفرادية او جماعية ، وقد جاءت اشارات في بعض الوثائق ، تفيد بجميع أثمان مأكولات المستخدمين الأنفسار لدى مفردات السفينة ، مما يؤضح انه كان يتم بمعرفة الإشراف على تدبير احتياجاتهم ، بيد ان الاشارات ذاتها تكشف عن تدبير الضباط بمعزل عنهم لمأكولاتهم وكذلك السواري ، وفي ضوء هذا الإشراف من المفردات ( نائب السواري ) كانت صفة أمين وليس شريكا لانه كان ضمن الضباط ، فإذا حدث اختلال منه بهذه الصفة ( الأمانة ) استحق العقاب ، من ذلك ما حدث مع محمد ذهني مفردات وابور سواكن الذي أخذ جانباً من الزيت والمسبلي الخاص بالمستخدمين الأنفسار لإعداد مأكولاته التي أكل منها ومعه الضباط بدون علمهم ، فتم اجالته إلى مجلس تاديب البحرية الذي اتخذ قراراً بنقله إلى سفينة أخرى مع تنزيل رتبته لمدة عام ، وخصم قيمة الأصناف من مستحقاته ، لاعتبارهم

(٢٥٦) - : مخطوط الوايوارات ٦٥ - ١٨٦٧ وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ .  
عقد شروط بين التجاجة بتتاليين وحسين كبرين ناهر عنوم الغزيرية

ذلك من قبيل الدفاعة وليست البرقة ، ولكن لما عرضت الأوراق على  
الغديرى اميناعلى باهاا للتصديق النهائي ، أشر على قرار مجلس  
البحرية بما تحته " يتا أن المصروفات المذكور ارتكب الخيانة فى هذه  
الحادثة ، فلا يكتفى فى حقها بالحكم المذكور " بل يصير رفته وطرد من  
خدمات الميرى ، وتمطى له رفته بتوضيح جنتته « (٢٥٧) »

ومن هذا العرض يتضح أن إدارة البحرية التجارية المصرية كانت  
تولى مسألة التخصيصات جل اهتمامها وفى مختلف الظروف ، بما يضمن العمل  
على توفيرها أو بدليها النقدي ، وبما يضمن استقرار عمل أفراد الطاقم .

### عاشرا : المياه :

لم تغفل الإدارة عن تدبير مصادر لامتداد السفن بما تحتاجه من مياه ،  
ومن الوثائق القليلة التى أشارت لهذا الموضوع يتضح انه كان يتم تدبير  
ذلك عن طريق التعاقد مع موردين وهؤلاء كانوا إما من الأهالى أو مصالح  
حكومية ، فبالنسبة للأهالى كان يتم الاتفاق مع « سقائين » حسب حمولة  
الجمال « (٥) » وذلك حسبما تقتضيه مكاتبة من توكيل السويس بتاريخ  
٥ جا ( جمادى ثان ) ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) الى أنه تم الاتفاق مع  
شخص يدعى حميدة السقا على تزويد طواقم الواورات وديوان التوكيل  
مقابل « قروش لكل جبل ، ارتفعت بعدئذ الى ٦ قروش » ( ٢٥٨ ) .

أما بالنسبة للمصالح الحكومية ، فانه يرجع التعامل معها بعد  
انشاء مشروعاتها ، وفى ذات الوقت لعدم امكانية الأهالى تدبير الاحتياجات  
بالسرعة المطلوبة ، حيث تم التزود بالمياه من طلبات مصلحة السكة  
الحديد ( ٢٥٩ ) ، وقد كانت تتم المحاسبة على أساس الرطل ، حيث بلغ

( ٢٥٧ ) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : محطة ٢٢ وقائع مصرية ، ملف  
وأورات ، صورة الأمر الكريم نمرة ٣ بتاريخ ٢٣ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ( سبتمبر ١٨٦٥ )  
المصدر من الروضة للقبانية العزيزية عن دفتر ١٩١٥ أوامر كريمة ، ص : ٢٣ .  
( ٥ ) يختلف الحمل تبعا لأصناف الحمولات ومواضع السير ، وهو تقريبا نحو ٦٠٠  
رطل يتوسط ١٨٠ أقة ، بينما حمل الطحين ٢٠٠ رطل ، والفلفل ٥٠٠ رطل .  
- فالترخيص : مرجع سابق ، ص : ٣٦ ، ٣٧ .

( ٢٥٨ ) دار الوثائق ( خدمات - جديدة ) : سجل م/١/٦ قيد التحريرات الواردة  
من القروص ، رقم ١٨ بتاريخ ٥ جا ( جمادى ثان ) ١٢٧٧ هـ من وكيل السويس الى مدير  
القبانية الجديدة بصور ، ص : ٢٣ .

( ٢٥٩ ) - : سجل م/١/٣ قيد التحريرات الصادرة ، نمرة ٥٧ بتاريخ ١١ هـ  
( ذي الحجة ) ١٢٧٧ هـ ، ١٢٧٧ هـ ، من مدير الجديدة الى ناهر المالية عن مطلوبات أمنان  
بمياه مصلحة القروص والسكة ، ص : ٤٠٢ .

- : سجل م/١/٦ قيد التحريرات الصادرة قلم المدير ، نمرة ٥٧ تاريخه من المدير  
الى ناهر المالية ، ص : ١٥٩ .

المطلوب عن ٢٨٤٠٠ وظل مياه مبلغ ٢٩٦٠ قرشا (٢٦٠) ، ولم يكن مكافئة  
إخرى كان المطلوب لطلبية مرور السويس ٣٠ يارة و ٤٠٩٥ قرشا قيمة  
اشيان ١٦٢٨٣٠ وظل مياه (٢٦١) ، وقد كانت تتم للحاسبة شهريا عن  
طريق القاصة الحسابية في ديوان المالية حسب السنبلات التي ترسلها  
كل جهة .

ثم نطالع في وثائق مصلحة واپورات اليوستة الخديوية اتفاقها مع  
مصلحة مياه الاسكندرية على التزود بالمياه نظير ١٥ قرشا يوميا ، ودفعت  
عن ٩٠ يوما مبلغ ١٣٥٠ قرشا (٢٦٢) .

وعلى الرغم من أن هذه الاشارات ليست كافية لتوضيح الصورة  
متكاملة ، الا أنها تعطي مؤشرا لاهتمام الادارة بتدبير المياه ، وكما يكن ذلك  
قاصرا على تلك المتناقضات ، وانما تعداه لانشاء صهاريج في مقار التوكيلات  
الرئيسية المصرية ، وبما يضمن امداد السفن وأفراد الطاقم باحتياجاتهم .

#### سادس عشر : اسكان العاملين :

إذا كان العمل في البحر يعني السفر والبعد عن الأهل ، فليس أقل  
من اتخاذ الاجراءات التي من شأنها الراحة بعد العودة ونسيان عناء  
السفر ، إذا كان ذلك ممكنا ، وهذا ما أقدمت عليه ادارة البحرية التجارية  
المصرية ، وإن كان ذلك لم يأت دفعة واحدة ، إذ كانت تحكمه الظروف  
المالية ، مثلما يرتبط بحسن ادراك الادارة أهمية ذلك ، وهو ما يتمثل في  
انشاء مساكن للمستخدمين وأسرههم بالقرب من مقار أعمالهم .

بدأت الشركة الجديدة أولى خطواتها باستئجار للوكلاء والمديرين  
الأجانب (٢٦٣) ، ثم اتفقت مع الايطالي « فارستينو ايفانجيلستي » على  
انشاء عمارة لحسابها في مقر التوكيل بالسويس ، ولم يتم ذلك لاستخدام  
المقاول المذكور مواد بناء مخالفة ، وانتهى الأمر لقضية قنصلية تدخل فيها

(٢٦٠) - سجل م/٣/٢ قيد التصاريح الصادرة قلم المدير ، نمرة ٨٩ بتاريخ  
٩ صفر ١٢٧٧ هـ ( أغسطس ١٨٦٠ ) من المدير الى ناطر ديوان المالية ، ص : ٣٧٩ .  
(٢٦١) - سجل م/١/٣ قيد التصاريح الواردة للادارة ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٨ ربيع  
أول ١٢٧٨ هـ ( سبتمبر ١٨٦١ ) من توكيل السويس الى المدير عن المصرف لوابورات  
الجديدة من المياه ، ص : ١٠١ .

(٢٦٢) - مصلحة واپورات اليوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٢٩ قيد التصاريح  
الواردة من الرؤوس ، رقم ٣ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٩٦ هـ ( ديسمبر ١٨٧٨ ) من مصلحة مياه  
الاسكندرية الى مدير مصلحة الواپورات ، ص : ٢ .

(٢٦٣) دار الوثائق ( خدمات - جديدة ) : سجل م/١/٣/٢ قيد التصاريح الصادرة  
عربي ، نمرة ١١ في ٢٢ ( ربيع ثاني ) ١٢٧٨ هـ ( أكتوبر ١٨٦١ ) من مدير الجديدة  
الى يعقوب الفندي وكيل السويس ، ص : ١٧٩ .

التفصل العام الإيطالي وديوان الخارجية في مصر ، بعد تجاهل أيضا تجلستى السبب الحقيقي في عدم اتمامه لبناء ، وانما انظره من الناحية من سجنه بالسويس وفراره منه للاسكندرية ، واعتباره ذلك لغير بسعته ، وكانت قضية مثل فيها المجيدة الخواجة إدوارد ديرفيو مفوضا من مجلس الإدارة ومعه أحد العاملين ولم يبت في الأمر لتصفية الشركة الى مصلحة ميرية ( ٢٦٤ ) ، ثم أيلولة تلك الموجودات الى الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية التي تأسست في بداية عهد اسماعيل باشا .

ولما كانت الشركة المصرية قد منحتها الحكومة مساحات من الأراضي قدرت بنحو ٤٢٩٨٧ مترا مربعا في السويس ، ٣٠٩٠٧٥ ذراعا مربعا في الاسكندرية ( ٢٦٥ ) ، من ثم حيات لها تلك الأراضي امكانية إقامة المنشآت ، فجاء قرار جمعية مؤسسيها بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) ينص على ضرورة معاينة أراضيها بالسويس لإقامة نحو عشرين مسكنا لعائلات الضباط ، وكذلك بيوت صغيرة لسكنى عائلات باقي المستخدمين والبحرية ، فيما يشبه الوكالة المنتظمة ذات البورين ، على أن تعطى لهم بالأجرة وتخصص من ماهيتهم ، بالإضافة الى محصلات للحجاج (٣) .

وقد كانت حيثيات قراراتهم هذا ، لأن العاملين بالبحر الأحمر جميعهم من الاسكندرية والقاهرة وما حولها ، وحسبما ذكر القرار ، عدم وجود محلات لإقامة عيالهم ( أولادهم ) بالقرب اليهم ، فضرورة يكون عندهم مشغولية بشأنهم ، فالقومية يلزمها اعطاء الراحة لمستخدميها ، حتى يكون منهم الاجتهاد وحسن الخدمة ( ٢٦٦ ) ، وفي تبير لاحق « حتى يكونوا دائما في غاية الاستعداد والنشاط » . وعدم وجود محلات لإقامة عيالهم بالقرب منهم ، ضرورة يكونوا مشوشين خاطر من أجلهم ، ومن الوجوب ازالة ذلك عنهم ( ٢٦٧ ) .

( ٢٦٤ ) - : م/١/٦/٤ قيد التحريات الصادرة عربى للدير ، مسلسل ٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ ( يناير ١٨٦٢ ) من الدير الى محافظ السويس ، ص : ٦٨ ، - مرة ٨ في ٤ في ( شعبان ) ١٢٧٨ هـ / فبراير ١٨٦٢ ) من الدير الى مديرية شبلية مصر ، ص : ٧٣ .

( ٢٦٥ ) - د : شرقى الجبل : سياسة مصر في البحر الأحمر ، ص : ٢٨٥ .  
( ٢٦٦ ) - سبتن : تساؤل الخاص بالركاب والحجاج في المنصر الخامس « نقل الركاب والحجاج » في الفصل السابع .

( ٢٦٧ ) - دار الوثائق ( ختمات - عزيزية ) : اللحظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومية المصرية البند الخامس عشر .  
( ٢٦٨ ) - : وثيقة رقم ٣٠ بتاريخ ١٦ الحية ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين قومية عزيزية مصرية ، البند الأول .

وقد كانت هذه أولى الاشتباكات الصريحة لخطوات مزعم تنفيذها  
للسكنى عائلات العاملين بالسفن ، بيد أن القرار اقتصر في ذلك على من هم  
بالبحر الأحمر فقط ، وذلك لكونهم أصلا في أماكن بعيدة عن عائلاتهم في  
القطر أو الإسكندرية والجهات المحيطة بها ، وبالأحرى لم توجد نفس  
الأسباب بالنسبة للعاملين في سفن البحر المتوسط ، ولذا اقتصر المياحي  
بالإسكندرية على المخصص للحجاج والباشهنس والادارة (٢٦٨) .

ولما كانت الشركة المصرية قد طورت للعزيزة بمعد نحو العام ، من  
ثم مضت إدارة العزيزة نحو تنفيذ وتطوير المشروعات ذاتها ، فأتخذت  
جمعية المؤسسين قرارا بتاريخ ١٦ (الحجـة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ )  
بإنشاء أماكن في مصر بالقرب من السكك الحديدية « خطى الإسكندرية  
والسويس » لاقامة الحجاج والأوربيين ، وتضمن القرار ذاته إنشاء مقر  
بالأستانة وكذلك في سائر التوكيلات تملكا أو تأجرا ونص على أن يكون  
متسعا لاقامة خادمة القومية ، ولانفا لاقامة الواردين والمتريدين (٢٦٩) ،  
بما يعنى أن الاهتمام شمل من يتبعون الشركة أو يتعاملون معها خارج  
الأرض المصرية .

وقد احتوت الوثائق على تفاصيل بعض هذه الانشاءات التي تمت  
في السويس ، ويتضح ذلك من مكاتبة حسين شيرين ناظر عموم العزيزة  
الى محافظ السويس بتاريخ ٢٧ جمادى آخر ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) ،  
التي يخطره فيها عن ضرورة تواجد مهندس التنظيم الميرى بالسويس ،  
وذلك لحماية « أماكن المحلات في ضوء التنظيم الجارى » ، وكان الخديوى  
استأعزل باشا ، قد أصدر أمره العالى فى ١١ جا ( جنادى آخر ) الى ديوان  
الاشغال الصومينية بصرف ما يلزم للشركة من الأحجار والجير بعد دفع  
الاشقان ، حيث أدى عدم توافر تلك الأصناف الى تأخر التنفيذ وقد تابع  
الاجراءات بعد ذلك كل من باشمهندس عموم العزيزة بالتعاون مع مهندس  
الميرى المذكور (٢٧٠) ، وقد جاء ذكر تفاصيل الأماكن التي يتم تنفيذها  
بأنها « عشرين عشة » ومزولين أحدهما لسكن السواديات والمفردات ،

(٢٦٨) دار الوثائق ( خليات - عزيزة ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة  
٣٤ بتاريخ ١٦ (الحجـة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) قرار جمعية مؤسسين قومية عزيزة  
مصرية

(٢٦٩) - : وثيقة نمرة ٣ - قرار جمعية مؤسسين قومية عزيزة مصرية ، تاريخه ،  
البندان الأول والثاني

(٢٧٠) - : مخططة تراجيم عفات ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ نهاية جمادى آخر ١٢٨٢ هـ  
( نوفمبر ١٨٦٥ ) ، أمر مساعدة ناظر عموم قومية عزيزة مصرية



والغالبى لسكن اليونانية واللازم ، ( ٢٧١ ) ، وفي ٨ ربيع اول ١٢٨٥  
ديونيسية ( ١٨٦٨ ) تضمن كشف المباني التي تم تنفيذها بإشراف  
سليمان علي ، مهندس التنظيم بالسويس البيانات التالية ( ٢٧٢ )  
عند

١ منزل صار بناء أعلى ديوان التوكيل بالسويس لزوم سكن الوكيل  
ينتهي الى شط البحر الأحمر وأمامه سكة الحديد المارة من  
السويس الى مصر

٢ عن منزلين صار بناهما لزوم سكة القباطين ( السوريات والمردات )  
بمربع ٣٠ بالسويس

٣ عشق المساكن البحرية بمربع ٤٦ بالسويس

ولم توضح الوثائق القليلة نظم العلاقة بين البحرية التجارية  
ومستخدميها في هذا الشأن ، نسوى أن أجرتها تخصم من مبيعاتهم ،  
وكانت هذه الأجرة لكل منزل خاص بالضباط « خمسة بنتو » ( ٢٧٣ ) ،  
وذلك حسب قرار مجلس الادارة بتاريخ ٢٤ القعدة ١٢٨٤ هـ ( فبراير  
١٨٦٨ ) ، وبذلك أوسدت البحرية التجارية المصرية اطارا جديدا في حسن  
الاهتمام بالعاملين في السفن ، وهو الذي استمر فيما بعد ، حيث آلت  
هذه المنشآت بأكملها لمصلحة وإبورات البوطة الخديوية .

يتضح من هذا العرض أن ادارة البحرية التجارية المصرية قد أولت  
ادارة السفن أهمية خاصة باعتبارها الركيزة الأساسية في النشاط ،  
ولذا اهتمت بتوفير احتياجات ادارة السفن من كافة العناصر المؤهلة لذلك ،  
من المصريين والأجانب مع حرصها على أن تكون الغالبية من العناصر  
المحلية تشبها مع مصرية النشاط ، وأن تكون السفن جهازا لاعداد الكوادر  
المحلية التي تكتسب الخبرات الملاحية بدلا من الأجانب مع اهتمام خاص  
بتدريب تلامذة المدرسة البحرية وخاصة في عهد اسماعيل باشا .

---

( ٢٧١ ) - : محطة مكاتبات ادارية مايو ٦٦ - مايو ١٨٦٧ ، مكتبة بتاريخ غاية القعدة  
١٢٨٢ هـ ( أبريل ١٨٦٦ ) ، من مدير عموم القومانية الى معاون القومانية بالسويس .  
( ٢٧٢ ) - : محطة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ - أبريل ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ٨ ربيع  
اول ١٢٨٥ هـ ( ٣٠ يونية ١٨٦٨ ) كشف محرر من سليمان أفندي مهندس تنظيم السويس  
صا تم انشائه .

( ٢٧٣ ) : محطة قرارات مجلس ادارة الميزية ، ملف ١٢٨٤ هـ ، صورة قرار مجلس  
ادارة بتاريخ الاربعاء ٢٤ القعدة ١٢٨٤ هـ ( مارس ١٨٦٨ ) باعتماد محمد حريف بتاريخ  
٣ محرم ١٢٨٥ هـ

٦١. ومن أجل استقرار المنزل في السفن. كان الإهتمام يشترك الأفراد من حيث زيادة أجورهم وبدلاتهم ومكافآتهم في حالات تحقيق الربح حتى أصبح ما يتقاضاه مستخدموها يزيد عن أقرانهم بالسفن الأجنبية ، كما اهتمت بنظم منحهم الإجازات وانتقالاتهم بالسكك الحديدية ، مثلما اهتمت بأمر رعايتهم الصحية وتغذيتهم بالماكل والمشرب والمسكن والملبس ، والعمل على منحهم الترفيحات ، وقد تحقق ذلك من خلال وجود نظام دقيق يحكم العلاقة بين الإدارة العمومية في البر وبين السفينة في عرض البحر ، عن طريق إيجاد التخصص الوظيفي فيما بين أفراد الطاقم ، وفي أطوار التخطيط للقوانين الثمانية والأوامر البحرية والتعليمات التي تصدرها وفي مقابل الميزات التي أوجدتها الإدارة لمن يعمل بالسفن التجارية ، كانت هناك العقوبات للمخالفين والتي كانت تصل الى إنهاء الخدمة (الرفس) ، على أن هذه العقوبات كان يراعى فيها توفير كافة الظروف التي تكفل العدالة ، فلم يكن ينفرد بها شخص معين ، وإنما كان قادة السفن ذوو الخبرة هم أعضاء مجلس البحرية ، وكان يصمم الأمر في الإجراءات التصوى الى الخديوى ، ومن ذلك جميعه يتضح أن نظم إدارة السفن كانت تتميز الى حد كبير بالانضباط ، وكان للاهتمام الإدارى بشئون الأفراد أثره الكبير في استقرار الممبل بالسفن باستثناء بعض فترات تاريخية من عمر الشركة المجيدية ، ولكن ظلت الحقيقة الباقية من الإقبال الشديد على العمل بالسفن التجارية ، وظلت السفن ذاتها تؤدي العمل بكفاءة حتى نهاية فترة البحث .

## الفصل الخامس

---

سفن البحرية التجارية المصرية وتطورها

أولا : السفن البخارية

ثانيا : السفن الأخرى ( غير البخارية )

ثالثا : السفن تاريخيا في ظروف الإصلاحات والشرء



لما كانت السفن تعتبر المحور الرئيسى الذى تركز عليه أهم مقومات النشاط البحرى ، حيث يترجم وجودها الواقع العمل الملموس للبحرية التجارية ، من ثم ينبغى مناقشة الاجراءات التى تمت لتكوين أسطول تجارى مصرى ازاء تدبير وحداته واحتياجاتها ، بالإضافة الى ذلك تبدو أهمية مناقشة السفن ذاتها من حيث أنواعها ومسمياتها وتجهيزاتها ودلالة ذلك تنوء فى التعامل مع التراث الحضارى أو فى التواصل مع التطور العالمى .

## أولا : السفن التجارية

### أولا : مدخل :

تعتبر السفينة ركيزة النشاط البحرى عامة ، غير أن اللفظ « سفينة Ship » ذو دلالة عامة ويحتاج الى مناقشة ، وذلك لكثرة المرادفات التى وردت بشأنه من عناوينها فى مختلف التخصصات بالإضافة الى تعدد أنواعها بخواصها ومسمياتها (\*) التى تتأثر بعامل الاندثار فى بعض جوانبها ، ثم التحديث بفعل التطور فى جوانب أخرى .

لذلك فمن الضرورى تناول معالم هذه الجوانب ، للوقوف على ما ورد بشأنها فى وثائق الدراسة ، فالسفينة أصلا معنى للدول اللفظ ، ويذكر البعض أنها كلمة شائعة مشتقة من اللفظ العربى « سفن الشىء » أى « قشره » ، والسفينة لأنها تسفن وجه الماء أى تقشره ، بينما يرى فرانكل Frænkel أنها مأخوذة عن الآرامية ، ويرى كندرمان Kinderman أن الكلمة تعنى سفن النقل على وجه الخصوص ، وأن كلمة « Sapanu » تعنى يقطى ، وتدل على المعنى الأصلى للكلمة ، وهو مركب ذو سطح (١) ، ومن مرادفات السفينة « الجارية » على الماء ، « البحرية » نسبة للبحر ، والسباحة أى تسبح ، والفلك وغيرها .

وكما هو واضح فإن هذه التعريفات لا يترتب عليها ثمة خلاف جوهري فى أن السفينة لفظ عام ، لا تحكه خصوصيات لغوية ، وهذا

(\*) راجع ملحق رقم ( ٤ ) أسماء السفن .  
 (١) - درويش النخعي : مرجع سابق ، ص : ٦٩ . - محمد سعيد على موسى : البحرية الإسلامية فى شرق البحر المتوسط من القرن السابع إلى المائتين المئتين ، تاريخ البحرية ( جامعة الإسكندرية ) ، ص ، ص : ٣٦٩ ، ٣٦٩ .

التعريف لم يصف له القانون التجاري البحري تمييزاً جوهرياً سوى أن يكون مالكو جميع السفن أو بعضها ، التي تحصل العلم الشبانى ، من رعايا الدولة العلية (٢) ، وفي موضع آخر أشير إلى أن السفن التجارية وغيرها من « المراكب البحرية » (٣) ، وحتى هذه الإشارة لم تعنف معنى آخر لنفس المصوعة ، فهي التي تركب في البحر ، وهذا المعنى يختلف بطبيعة الحال عن المركب كلفظ مجرد لأحد أنواع السفن ، وفي صيغة المفرد وجسمه « مراكب » .

ولعل هذه التداخلات هي التي دفعت بحاث القانون إلى محاولة التوصل لتعريف محدد للسفينة عامة ، والتجارية على وجه الخصوص ، إذ كانت توجد مبررات لذلك في مقدمتها ، أن أغلب التشريعات أفردت للسفينة نظاماً قانونياً خاصاً ، لما لها من شخصية متميزة تجعل لها الحق في التمتع بجنسية الدولة ، ولأنواعها من الصفات التي تميز كل منها عن الأخرى ، كما توجد أطر تنظم ملكيتها وتبعية نشاطها (٤) .

وفي هذا الصدد ، فإنه حسبما يذكر البعض « .. كان يقصد بتسمير السفينة في الأصل المنشأة التي تقوم بالملاحة أيا كان طبيعتها .. بحرية أم نهريّة » (٥) ، ولما كان هذا القول لا يحدد كنه المستخمة للملاحة البحرية ، من ثم كان الاعتماد على ما ورد في المادة الأولى من مشروع القانون البحري ( اللاحق ) التي نصت على أن السفينة هي « كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة سواء أكانت هذه الملاحة بقصد الكسب أم لا » (٦) ، وعلى هذا الأساس تكاد تتفق التعريفات القانونية على أنها « كل منشأة عائمة صالحة للملاحة في البحر ، ومخصصة لها فعلاً على وجه الاعتقاد » .

(٢) نص المادة الأولى من القانون « لا يجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رالمة للعلم الشبانى ولا لبطنها ، ولا أن يكون صفوا من أى شركة لتشغيل سفن رالمة للعلم المذكور .  
لا من كائن من رعايا الدولة الشبانى العلية » .

— قانون التجارة البحري ، ط ١٩٩٢ هـ ( ١٨٧٥ ) ، ص : ٢ .

— فيليب جلاب : مرجع سابق ، ج ٣ الاسكندرية ١٩٩١ ، ص : ٧٦ .

(٣) المصدر نفسه والصفحة .

(٤) وزارة النقل البحري : مرجع ، سابق ، ص : ٧ .

(٥) د. أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص : ٤٢ .

(٦) المرجع نفسه ، ص : ٤٢ — ٤٥ — د. محمد طلعت الفقيهي : دراسات

في قانون البحر ١٩٥٦/١ ، ص : ١٦ — ٣٦ .

— د. محمود سمير القرقاوى : مرجع سابق ، ص : ٤٦ ، ٤٧ . — وزارة النقل

البحري : المرجع السابق ، ص : ٧ ، ٨ .

أما بالنسبة لتمييز سفن البحرية التجارية عن الأخريات ، فقد قرن البعض السفن بياحية الملاحة ذاتها ، فأشار إلى السفن في هذه الحالة ، بأنها المخصصة للاستغلال التجاري ، أي التي تقوم بنقل البضائع أو المسافرين (٧) .

وإذا كان هذا العرض قد أبرز المفهوم العام للسفينة Ship وانتهى إلى تحديد السفن التجارية The Mercantile marine أو المخصصة للتجارة البحرية The Merchant maritime shipping التي تعتبر ركائز الأسطول البحري التجاري Commercial Maritime Fleet ، إلا أن وثائق البحرية التجارية المصرية في الفترة من ١٨٥٤ إلى ١٨٧٩ ، كانت تشير تحديدا لسفنها البحرية « بالوابور Vapour » ، تعبيرا عن الباخرة التجارية Merchant steamer (٨) ، وتمييزا للتطور الذي طرأ على صناعة السفن بعد استخدام البخار في تسييرها إبان القرن التاسع ، ولكن مع ملاحظة أن الوابور Vapour كان يعمل أحيانا لجرح وخدمات أخرى في النيل ، على عكس السفن البخارية التي تعمل كوحدة متكاملة في البحر وبها بعض الملحقات الخفيفة لخدمتها ، وعلى هذا الأساس بدت الوابورات والبواخر التجارية هي السفن الأساسية في الملاحة البحرية والنيلية ، ومن ثم إذا أريد تقويم تطور الأسطول التجاري ، فإن أساس التقويم يعتمد على رصد أعدادها وتطور امكانياتها الملاحية .

ثانيا : تطور أعداد السفن البخارية « التطور الكمي » :

(١) السفن البخارية التجارية :

كان استخدام البخار في تسيير السفن من أهم المعطيات الحضارية في عالم الملاحة إبان القرن التاسع عشر ، وقد ثبت تواصل مصر مع ذلك التطور العالمي ، وذلك منذ عهد محمد علي حين أوصى بتصنيع السفينة البخارية « النيل » في إنجلترا عام ١٨٣٣ بمبلغ ١٣٠٠٠٠ فرنك (٩) ،

(٧) د- نجيب بكوم : مرجع سابق : ص : ٧٤٩ .

(٨) Vapour (ب) يسمى وابور ، بابور ، ويجج واپورات ، وابور ، تقابله بالفرنسية Vapour بالانجليزية Vapeur ، والأسبانية Vapor ، ويقول العراقيون وابور Wabur بينما الباخرة هي التسمية العربية للباخرة له .

- درويش النخيل : مرجع سابق : ص : ٩ .

(٨) حول المفردات والمصطلحات : أحمد كمال الطويحي : الانتاج ، ص - ص :

٧٨٥ - ٢٩٨ .

(٩) د- محمد قزاق-شكري ، عبد المقصود عناني ، سيد محمد خليل : بناء دولة مصر - محمد علي ، مطبعة لجنة التأليف والنشر والترجمة ، القاهرة ١٩٤٨ ، ص : ٩٤٣ .

تاريخ البحرية - ٣٣٥

وقد أعقبها تدشين سفن أخرى تم تصنيعها في فرنسا ، تسكانيسا  
النسا ، جنوة ، ثم البندقية ( ١٠ ) ، فضلا عن المركبات البحرية التي تم  
انشائها في ترسانة الاسكندرية ، غير أن هذا التواصل قد أصيب  
بانتكاسة في عهد عباس الأول ، اذ اقتضت الملاحة التجارية في عهده على  
بضعة سفن خاصة بالباشا والدائرة الالهامية ( الهامي باشا ) ( ١١ ) ،  
ومن ثم أصبح عبء النهوض بالبحرية التجارية المصرية منذ عهد سعيد  
باشا ، يمثل تحديا حضاريا يحقق غايتين ، أولاها تهدف الى التغلب على  
الانتكاسة السابقة ، وبما يحقق تواصلا مع النهضة في عهد محمد علي ،  
ثانيا : تحقيق التواصل مع التطور العالمي ، وليس من سبيل لقياس ذلك  
سوى رصد تطور الاعداد المستخدمة من السفن البخارية في الأسطول  
التجاري المصري ، باعتبار أنها تمثل أحدث ما وصل اليه التطور في عالم  
الملاحة ، وأثر ذلك في اعتبارها ذات سرعات أكثر ، وحمولات أكبر ، كذلك  
قدرتها على جر وحدات ملاحية أخرى ، وهذا يوضحه العرض التالي :

#### أولا : في عهد سعيد باشا :

يرتبط تاريخ استخدام السفن البخارية في الأغراض التجارية في  
عهد سعيد باشا ، بتلك الفترة التي تسبق قيام الشركة المجيدية ، والتي  
وجدت ابانها بعض الاشارات لشركة أخرى وليدة دعيت بواخر السويس  
تارة ، وبابورات البحر الأحمر تارة أخرى ، ورجح أنها كانت نواة للشركة  
المجيدية حيث برز آنذ اتجاه الباشا للنهوض بالبحرية التجارية ، ومن ثم  
اقتربت تلك الفترة اشارات تفيد اصداره الأوامر الى حافظ خليل ناظر  
البحرية ١٢٧٣ هـ ( ١٨٥٦ ) بابتياح سفن متنوعة كانت التجارية منها  
أربعة بواخر سميت بعد شرائها - على حد قول سرهنك « الحجاز ، نجد ،  
قباري ، جدة » ، وجعلت للبحر الأحمر ، كما جعلت بواخر « الجعفرية -  
السعيدية - التمساح » للبحر المتوسط ، وأنه لما صدر فرمان سلطاني  
بانشاء الشركة المجيدية ، استخدم سعيد باشا جميع بواخر البحرين ( ١٢ ) .

ويدعم القول بأهمية شراء تلك السفن ثم أيلولتها بعد ذلك من  
الحكومة المجيدية ، ما يورده أمين سامي عن إبتياح المجيدية أربع سفن  
نقالة بناء على ارادة سنوية صدرت عام ١٨٥٧ ، ولكنه أورد أسماءها على

( ١٠ ) ٥٠ محمد فؤاد شكرى وآخرون : مرجع سابق ص - ص : ١٣٥ - ١٣٧ .

د - محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص ص : ٦١٥ ، ٦١٦ .

( ١١ ) دار الوثائق ( ديوان مية - ملخصات محافظ ) : مطبعة ٢٢ ترجمة وثيقة

تركية رقم ١٢٥ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٧٥ هـ من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المية -

( ١٢ ) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص ٧ ، ص : ٢٧٣ .



### شلفن فرنك

خلاف ما أورده سرهنك ، فهى « سوارين بمبلغ ١٠ ١٩١٧٩ ، ثم سميد ، تمساح سويس ، باجمالى ٢٥٠٠٠ فرنك » (١٣) ، غير انه وجد أمر كريم صدر محمدا للثلاث سفن الأخيرة فقط ، ولم يشر للسفينة « سوارين » ، وذلك حين طلب الباشا فى ٢ جمادى ثانى ١٢٧٤ هـ ( يناير ١٨٥٨ ) استحضار الثلاث وابورات السابق شراؤهم من مرسيليا على ذلك الشركة المجيدية ، وفى موضع آخر كان ضمنهم وابور السويس ، شلفن فرنك

الذى أخذته الشركة من الحكومة بمبلغ ٣٣ ٦٦٥٨٠٤ (١٤) .

فاذا كانت هذه النصوص ، تدعم القول بوجود اتجاه ملاحى نشط من الباشا يسبق الشركة المجيدية وتؤكد شراء هذه الشركة السفن البخارية من الحكومة ، الا انها تثير فى نفس الوقت عدة ملاحظات :

فبالنسبة للسفن التى وجدت فى المجيدية ، حسبما جاء فى فى الوثائق ، كانت سفن البحر الأحمر الأربعة هى الحجاز ، نجد ، قبارى ، جده ، وهذه استمرت فيما بعد فى مصلحة الواپورات الميرية بعد تصفية المجيدية ، ثم تم بيعها ( اعطائها ) الى الشركة المصرية بموجب تصديق اسماعيل باشا على لائحتها ، حيث نص البند العاشر على اعطاء هذه السفن للشركة بالإضافة الى سفينتى الجعفرية والنيل ، وتدفن الأثمان على أقساط لمدة عشرة أعوام بفون فوائد (١٥) .

أما سفن المجيدية فى البحر المتوسط ، فقد وجدت بها بعض الاختلافات بين ما أورده سرهنك بقوله ثلاث سفن هى سميد أو السميدية ، التمساح ، ثم الجعفرية ، بينما ذكر أمين سامى سميد ، التمساح وسويس ، وأخرى تدعى « سوارين » ثم أغفل الإشارة للجعفرية ، أما الاشارات الوثائقية ، فقد وردت بها نصوص صريحة للوابورات الثلاث سميد ، تمساح ، سويس ، وان كان قد تم إيقاف سير الاثنين الأولين ، نظرا لارسالهما الى مرسيليا للاصلاح (١٦) ، ثم صدر الأمر بإيقاف الرحلات البحرية فى البحر المتوسط ( بحر الروم ) وتم ارجاع هذين الواپورين

---

(١٣) أمين سامى : مرجع سابق ، ص ١٠١ من ج ٣ ، ص ٢٣٧ .  
(١٤) دار الوثائق ( ديوان مية ) : دفتر ١٨٨٦ أوامر ، رقم ٣٦ بتاريخ ٢ جمادى الثاني ١٢٧٤ هـ ( يناير ١٨٥٨ ) أمر كريم الى ارتين بك ، ص : ٩٦ .  
(١٥) - ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١٣/١ قيد التحريات الصادرة عربى  
أفرتكى الإدارة بتاريخ ٣ شعبان ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من مدير القومانية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٧٦ .  
(١٦) المصدر نفسه .

للحكومة حسب رأى الجمعية العمومية فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ والموافقة  
الخدوية ، ومن ثم استلمت الحكومة احدها « سعيد » الذى كان يعمل  
بعد اصلاحه ، بينما ظل وابور تمساح فى مرسلها بسبب دعوة قضائية  
نتيجة الخلاف على مهرولات الاصلاح مع الوكلاء الفرنسيين (١٧) .

أما بالنسبة للوابور الثالث « سويس » فقيه أشير الى أنه كان ضمن  
الثلاثة وابورات المستراه ، وأخفوتها الشركة وكان ثمنه ٣ بلسن ٦٦٥٨٠٤  
فرنك ، ولكنه غرق بعد تشغيله بأجالتى حملته فى ميناء يافا (١٨) ، قبل  
صدور الأوامر بإيقاف عمل السفن بالبحر المتوسط ، ومن ثم لم يرد ذكره  
ضمن أمر الايقاف ، الذى أشار تحديدا الى السفن العاملة بذلك البحر وهى  
وابورى سعيد ، تمساح (١٩) ، ولعل الأمر ذاته بصيغته الجازمة ، يرجح  
عدم استخدام المجيدة للسفينة الجعفرية لسبب بسيط ، هو ان هذه  
السفينة كانت موجودة بالفعل فى مصر منذ عهد محمد على ، حيث تم  
انشاؤها فى « ليفورن » ودشنت كفرقاطة حربية فى الأصل عام ١٢٤٠ هـ  
( ١٨٢٤ ) ، ثم تعرضت لحريق ، وهى راسية أمام هويس الممسودية  
بالاسكندرية عام ١٨٣٣ (٢٠) ، ويبدو ان هذا الحريق قد أثر على كفاءتها ،  
وبعد أن قامت الحكومة باصلاحها ، فقد استعملتها فى أغراض النقل  
الحربى ، وقد وافق الخديوى اسماعيل باشا على إعطائها فى بداية عهده  
للشركة المصرية ، ويبدو أن الأمر اختلط لدى برهنك فقرنها بالمجيدة  
بدلا من الحكومة أو الدونما ، وبخاصة ان أمر إيقاف سفن المجيدة بالبحر  
المتوسط لم يشر لها ، وكذلك لم يرد ذكرها عند تدوير بعض سفن  
البحر الأحمر للرسو بالبحر المتوسط ، ويرجح تأديتها بعض مهام النقل  
الحربى ، وهو ما أشار له الدكتور أحمد عبد المنصف حين أوردها ضمن  
السفن الحربية الخفيفة وسفن النقل فى الأسطول الحربى (٢١) .

(١٧) دار الوثائق ( غصات - مجدية ) : سجل م/١/٣ قيد التحرير الصادرة  
عربى افرنكى الإدارة نيرة ٤٠ بتاريخ ٦ ش ( شعبان ) ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من  
مدير القويانية الى ناظر المالية ، ص : ٣٤ ، - سجل م/١/٦/٨ قيد التحرير الصادرة  
رقم ٤٠ تاريخه ، من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٢٢٤ .

(١٨) - : سجل م/١/٣/١ قيد التحرير الصادرة عربى افرنكى الإدارة ، بتاريخ ٣  
رمضان ١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦١ ) من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٣٦ .

(١٩) - : سجل م/١/٦/٨ قيد التحرير الصادرة ، بتاريخ ١٦ ج ( جمادى أول )  
١٢٧٧ هـ ( نوفمبر ١٨٦٠ ) ، من المدير الى مساعدة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

(٢٠) - محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٥٧ .

(٢١) - أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٠ ، ٦٨١ .

لما بالنسبة للوابور سنوارين الذي ذكره أمين سامي ، فهذا على الرغم من عدم ورود اشارة صريحة له فيما تم مطالعته من وثائق المجددية ، الا انه أصيب بالفرق ، وذلك اعتمادا على اشارة نفيذ غرق وابور بجبهة رأس غارب في ١٠ يوليو ١٨٥٩ ، وتم انقاذ بعض حمولته (٢٢) ، ومن ثم يمكن القول انه بدونه ومن قبل غرق « سويس » ، وبعد تسليم « سعيد » ، تمساح (\*) « للحكومة اصبحت سفن المجددية منذ ٣٠ ابريل ١٨٦٠ أربعة سفن هي الحجاز ، نجد ، قباري ، جدة » ، وقد سبقت الاشارة لايولتها الى مصلحة الواپورات الميرية ضمن موجودات المجددية بعد تصفيتها :

### ثانيا : في عهد اسماعيل باشا :

يرتبط تطور اعداد السفن البخارية في البحرية التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا ، بتطور المشروعات الملاحية ذاتها من حيث الامكانيات المالية والفنية ، ومن ثم لعبت اداة هذه المشروعات وخاصة في الشركة المصرية ثم العزيزية دورا هاما في ايجاد السفن البخارية ، حيث لم يقتصر امرها على ما يتم شراؤه من الحكومة ، وانما امتد الى الشراء من الخاوج عن طريق الوكلاء والفنيين التابعين لها بالاضافة الى الشركات الاجنبية ، والملاحظة الاساسية هي ان الازدهار الذي طرأ على التجارة البحرية في بدايات عهد اسماعيل ، وثمرت عليه زيادة رموس الأحوال المستثمرة في النشاط الملاحى ، أدت الى التوسع في اعداد السفن البخارية ، ومن ثم حدث تطورا اشد به بالفترة في تلك الاعداد حتى بلغت ٢٦ سفينة أى بنا يزيد عن سعة أمثال السفن الاربعة التى انتهى بها النشاط في عهد سعيد باشا .

كانت الشركة المصرية هي باقورة المشروعات ، وبناء على التماس مؤسسيها ، وافق اسماعيل باشا بتاريخ ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ( مايو ١٨٦٣ ) على اعطائها ست وابورات هي « الحجاز ، نجد ، قباري ، جدة ، للبحر الاحمر ، وهى التى كانت تعمل من قبل فى الشركة المجددية ثم «مصطحة الواپورات الميرية ، ثم وابورى « البصفرية - النيل » للبحر المتوسط ، وكانا من سفن الميري حسبما سبق الاشارة لذلك بالعصبة

(٢٢) دار الوثائق ( خدمات - مجدية ) / سجل / ٨/١/٢٠ قيد التحريات الصادرة عربى لإرتكبي الإدارة ، سائرة بتاريخ ١٧ مايو ١٨٦٠ من مدير المجددية الى محافظ الاسكندرية ، ص : ٧ .

(\*) بيع وابور التمساح « ومنه وابور آخر من الابجارية « منفلوط » الى مدير ادوار ديرقيو وقد سبق تناوله ذلك في بحث « مدير الصوم » .

للجغرافية ، وكذلك ذكر وابور « النيل » باعتباره مملوكا للحكومة في عهد سعيد باشا (٢٣) .

وقد جاء بالموافقة الخديوية أن ائمان الواپورات الستة يتم تقديرها بمعرفة ال الخبرة من الطرفين الشركة والحكومة ، ويتم دفعه على عشر سنوات بدون فوائد ، ويتضح من خلال الترتيب الذي وضعته ادارة الشركة للسفن بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ ( يولية ١٨٦٣ ) أن أعداد السفن كانت خمس فقط هي الأربع العاملة بالبحر الأحمر ثم ( الجغرافية » في البحر المتوسط ، وأما وابور النيل فقد أشير له : « عند حضوره يترتب له ما يلزم (٢٤) » أى لم يكن قد تم استلامه آنئذ : وانما تم استلامه في وقت لاحق ، حيث جاء ذكره في محتويات محضر جمعية مؤسسى الشركة بتاريخ ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) (٢٥) ، ومع ذلك يبدو أن وابورى البحر المتوسط لم يستمر عملهما طويلا فى ملكية الشركة ، وانما تم تشغيلهما عن طريق الاستئجار على أن يتم الدفع لديوان البحرية ، وهو ما يوضحه الأمر العالى الصادر الى عبد الحليم باشا رئيس الشركة بتاريخ ٢١ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( ٦ سبتمبر ١٨٦٣ ) الذى أشار الى استبدال « الجغرافية » بوابور أسبوط ، وكذلك نص على إمكانية تشغيل وابور آخر من المرى مستقبلا وهو « السعيدية » وقد كانت هذه التبدلات نتيجة عدم الصلاحية للتشغيل (٢٦) ، ولذلك صدر الأمر الخديوى بتاريخ ٣ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) محددا أعداد الواپورات المباعة من الحكومة للشركة ، بأنها الأربعة التى تعمل فى البحر الأحمر ، وقد تمت الموافقة على تخفيض ائمانها من ٣٧٤٠٠ ليرة الى ٢٠٠٠٠ ليرة ، نظير تكاليف الاصلاح التى تتحملها الشركة وهى نحو ٤٠٠٠٠ ليرة ، ومن ثم تم تحمل الميرى الفرق وهو ١٧٤٠٠ ليرة تشجيما للنشاط (٢٧) ، وعلى أن يتم دفع الثمن على أقساط لمدة عشر سنوات بدون فوائد .

---

(٢٣) دار الوثائق ( ديوان مية ) : مخططة ٢٢ ملخصات محافظات مية تركى ، وثيقة رقم ١٠٢ بتاريخ ١٣ ربيع أول ١٢٧٥ هـ ( أكتوبر ١٨٥٨ ) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى النيابة .

(٢٤) المصدر نفسه .

(٢٥) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : المحظطة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية قومية الوابورات المصرية .

(٢٦) - : مخططة الواپورات ( ٦٣ - ١٨٦٥ ) ، وثيقة بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠ هـ ( ٨ أغسطس ١٨٦٣ ) ، انهاء مقدم الخديوى من مؤسس القومية المصرية بالتصامى استبدال وابور الجغرافية - أمين سامى : مرجع سابق ، مع ٢ من ج ٣ ، ص : ٥١١ .

(٢٧) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٦٩ .

من ثم يمكن القول بأن السفن التي استثمرت مملوكة للشركة دون استبدال ، واتسم عملها بالديمومة ولم يكن تشغيلها مؤقتا هي وابورات البحر الأحمر « الحجاز ، قبارى ، نجد ، جدة » غير أن أمر الاهتمام بتوسيع نطاق البحرية التجارية المصرية ، هو الذى دفع مؤسس الشركة المصرية الى تقديم التماسهم الذى وافق عليه الخديوى بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) بالسماح لهم باحضار عدد ٧ وابورات ، منها ٥ للبحر المتوسط ، ٢ للبحر الأحمر ، ونظير ذلك تمت الموافقة على زيادة رأس المال فاصبح ٨٠٠.٠٠٠ جنيه مصرى « (٢٨) » .

ولم تكن هذه الموافقة الا بداية ، سرعان ما اعتبته موافقات خديوية أخرى بالشراء - حسبما كان (٢٩) متبعا ولما كانت زيادة أعداد السفن ضرورية لمواكبة تطور حركة التبادل الخارجى ، من ثم جاءت القرارات الادارية ، تشير فى أكثر من موضع الى التوصية بتصنيع سفن جديدة بالخارج ، من ذوات البخار والطرز الحديد (\*) ، وتطوير السفن الموجودة ، ولذا وجلت أطر للتعاون بين البحرية التجارية المصرية وشركات الملاحة الأجنبية وكان أهمها الشرقية الانجليزية P & O والفرنسية المساجيرى وروباتينو الإيطالية ، حيث كانت هذه الشركات على علاقة وثيقة ببيوت التصنيع الأجنبية ، وكذلك شركات التأمين البحرى ، بالإضافة الى امتلاكها ورش مجهزة بأحدث المختبرات والاختراعات .

وقد كان من أولى قرارات الشركة فى سبيل الحصول على سفن جديدة ، هو ما اتخذته فى قرارها بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) بتوصية وكيل الشرقية P & O لاحضار ثمانية وابورات منهم اثنين كبيرين حمولة أكثر من ألف طن ، ثم ستة أقل حجما ، ويتم تشغيل الكبيرين وأربعة آخرين بالبحر المتوسط ، ثم الاثنان الآخران للبحر الأحمر ، عدا وابور تاسع تم التوصية على اعضاءه عن طريق مكسيموس سكاكينى للبحر المتوسط (٣٠) ، وقد كان المتبع ، تحديد مواصفات كل وابور عن طريق باشمهندس الشركة ، ويتم تسليم نسخة منها الى وسيط الشراء ، حتى يتم مطابقتها بعد المحي .

(٢٨) محمد رشدى : مصدر سابق ، ص : ١٥ .

(٢٩) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، وثيقة بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية المصرية ( البند الخامس ) .

(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى المنصر اللاحق « بيانات وتجهيزات السفن » .  
(٣٠) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى وثيقة بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ قرار جمعية قومية الوابورات المصرية ، البنود من الأول للثالث .

أما سداد الائمان فقد كان يتم عن طريق الوسيطاء من المالكين الأجانب ، وفي مقدمتهم كل من ادوار ديرفيو ، ومكسيموس سكاكينس ، حيث كانا من المؤسسين وفي اداة الشركة ، مثلما كانت لهم ارتباطات بالحركة المصرفية في مصر والخارج (٣١) .

ولما كانت هذه التوصيات والمواقفات ذات صفة مبدئية ، من ثم تبدو اهمية تتبع ما تم استلامه بالفعل ، وفي هذا المجال فقد جاء بقرار جمعية المصرية بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) انه يكتفى بالوابورين الكبيرين السابق توهية الشركة الشرقية P & O باحضارهما وثن كل منهما ٦٥٠٠٠ ليرة ، ويتم الاستغناء عن الستة وابورات الأخرى . ولما كان مثل هذا الاجراء ، تترب عليه مداخلات قضائية ، لذلك كان يتم اخطار نظارة الخارجية (٣٢) .

أما سبب ذلك التراجع فيمكن تفسيره في أن الاجراءات الطموحة ، لم تواجبها سيولة نقدية كافية نتيجة نظم سداد رأس المال على أقساط جزئية متباعدة ، بالإضافة الى تأخر المساهمين في سداد الأقساط المستعجلة (٣٣) ، ولذا كان الاقدام على زيادة رأس المال وقبول مساهمات جديدة ، وسيلة لتدبير الأموال بديلا عن القروض والشراء الآجل بالفوائد الكبيرة ، وهو الذي لم يظهر في البدايات نظرا لوجود الأرباح .

وفيما يتصل بتلك الوابورات فلم ترد تسمياتها ، وانما كان يتم ذلك بعد الانتهاء من تصميمها وتشييدها ، وقد جاء في قرار جمعية الشركة المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) ، أنه قد ورد ثلاث وابورات ، تم شراؤها بواسطة P & O اثنتان للبحر الأحمر صاوت تسميتهما « الحديفة » و « سواكن » والثالث للاستكشافية وسمى « دقنهور » (٣٤) .

كما تضمن القرار ذاته في بنده الأول ، اشارة الى توصية سابقة من الشركة للمسيو اونهايم ، باحضاره أربعة وابورات من بحر برا جدد غير مستعملة ، قوة كل منهم أربعين حصان .

ولما كانت ظروف تطور التطوية التجارية المصرية ، قد جمعت متلاحقة في هذه الفترة المبكرة من عهد اسماعيل باشا ، وتم التحول بعد

(٣١) دار الوثائق : المصدر نفسه ، البندين الأول والثالث .

(٣٢) - : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومية المصرية .

البندين الخامس والسادس .

(٣٣) المصدر نفسه ، البند الرابع .

(٣٤) - : وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسي القومية المصرية .

البند المعنون .

نحو العام الى الشركة العزيزية التي آلت لها مبيعاتهم وأسهم الشركة المصرية ، من ثم شهدت اعداد السفن وتجهيزاتها تطورا ملحوظا ، وخاصة أن مبيعاتها بفرمان أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) كانت معاصرة لقمة الازدهار ، إبان اقبال الحسابات الختامية للسنة السابقة ، ولذلك جاءت قراراتها الادارية تتضمن ما يمكن أن نطلق عليه « حى شراء السفن » ، ففي قرار جمعية مؤسسيها بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) ، جاءت الاشارة الى إفاد عبد الحميد بك وكيلها في لندن لمتابعة عمليات الفحص والشراء ، وتضمن القرار ذاته في أكثر من بند اشارات لنحو احدى عشر وابورا مطلوبة ، وبيانها كالاتى : -

• البند الاول : يلزم ايجاد أربعة وابورات للملاحة بالبحر الاسود ، ذوى هيئة واوصاف واسطة ، طول كل منهم ١٢٠ متر ، والعرض ٣٢ قسم من الداخل ، بقوة من ١٢٠ - ٢٤٠ حصان ، ومتوسط السير ١٢ ميل فى الساعة وبه مخازن وأماكن للبضاعة وحجرات للركاب .

البند الثانى : أربعة وابورات لبحر مرمرة ( هيئة واحدة ) ، طول كل منهم ٢٠٠ قسم ، والعرض ٢٨ قسم والعق المناسب ، وبقوة ١٦٠ حصان ، بمتوسط سرعة نحو ١١ ميل فى الساعة ، ومجهز للركاب والبضائع .

البند الثالث : ثلاثة وابورات جاهزة للاستلام من لندن ، ينوب عن الشركة فى توقيع كتراتهم ( عقودهم ) نوبار باشا ، ومعه عبد الحميد بك الوكيل بلندن ، والمهندس الاول « مالب » المتواجدين بانجلترا ، وذلك بعد اختبارهم فى ترسانة حكومية فى موطن تصنيفهم « ( ٣٥ ) » .

وكما هو ملاحظ ، فإن اهتمام العزيزية بزيادة اعداد السفن ، كان يواكبه اهتمام بتوسيع النطاق الملاحى ، ولم يعد الأمر مقتصرًا على البحرين الأحمر والمتوسط ، كما كانا من قبل ، وفى تلك الاثناء وجدت المصالح القوية للتعاون بين العزيزية وشركات الملاحة الأجنبية وخاصة الانجليزية P & O ، فنجد هذه الأخيرة مثلا تسارع الى اخطار العزيزية عن بعض الوحدات الجديدة ، وتمرض عليها شراؤها ، من ذلك مكاتبة واردة من مكتب الشرقية بلندن تاريخها ٢٣ أغسطس ١٨٦٤ ، تفيد وجود وابور

(\*) القدم = ٣٠٥ سم حسب قواعد اللويد البحرية .

(٣٥) داه الوثائق ( خدمات - عيزيزية ) : المصطف الاول . الملف الاول - وثيقة مرة ٢٢ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) - قرار جمعية خيرات مؤسسيه قومية عيزيزية مصرية ، البند من الاول للمعالت .

جديده طوله ٢٤٠ قدم انجليزى ، وعرضه ٣٢ قدم ، وعمقه ٢٤ قدم ،  
حمولته ١٣١٨ طونولاته ، ذى ماكينتين وقوته ٢٠٠ حصان ، بسرعة ١١  
ميل فى الساعة . ومجهز للركاب والبضائع ، والتمن ٣٧٠٠٠ ليرة .

ولما كانت العزيزية فى حاجة اليه من ثم تمت الموافقة على الشراء ،  
بيد أنه فى طي الاغراء على الشراء ، أو من قبيل القش فى بعض البيانات ،  
لم تكن القوة الحقيقية سوى ١٥٠ حصان ، ولذا تم شراؤه بمبلغ ٣٦٠٠٠  
ليرة ( ٣٦ ) .

ولما كانت الشركة المصرية ، قد قدمت التماسها للحصول على  
الموافقة الخديوية فى ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ ( مارس ١٨٦٤ ) بتسيير سفن  
فى نهر النيل ، فإن هذا الامتياز ، قد آل الى العزيزية بالتصديق الخديوى  
على نظاماتها فى ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) ( ٣٧ ) ، ومن  
ثم وجدت محاور ملاحية تحتاج الى سفن أكثر من ذى قبل ، اذ كان هذا  
الامتياز مع فرمان التأسيس يعنى تسييرها سفنا ملاحية فى المياه الداخلية  
والخارجية ، ولذلك وجدت حركة نشطة لشراء السفن البخارية ، وكذلك  
الوحدات البحرية الاخرى .

ولما كان الامتياز ذاته قد نص بنده الثانى على أن غير اللازم من  
وابورات الميرى فى نهر النيل ، يتم بيعه للشركة ، على أن تدفع الاثمان  
على أقساط سنوية بمقدار العشر لمدة عشر سنوات بمون فوائد ، على  
هذا الأساس ، صدر الأمر الكريم فى غاية رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر  
١٨٦٤ ) بالموافقة على بيع ٢٠ وابورا ٧٥ صندلا الى العزيزية ، بمبلغ  
١٢٠٩٤٠ ليرة ( ٣٨ ) .

ويبدو أن الشركة عدا ذلك ، كانت تقوم بشراء ما تجده مناسبا لها  
لدى الميرى ، وطالما يوافق على البيع ، حيث صدر فى الشهر التالى بتاريخ  
٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) أمر كريم بالموافقة على بيع وابورى  
سينود وميت غمر ، نظير مبلغ ٢٢٥ جنيه مصرى ( ٣٩ ) .

---

( ٣٦ ) - : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦٣ - ١٨٦٥ . وثيقة رقم ٣٦٠٨٤ بالدار بتاريخ  
غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٧٤ ) ، قرار مجلس ادارة العزيزية .  
( ٣٧ ) دار الوثائق القومية ( محفوظات العزيزية ) : نظامات الشركة العزيزية ( البند  
الثالث ) .

( ٣٨ ) - ( ديوان معية ) : دفتر ١٩١١ أوامر ، غرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ،  
أمر كريم الى المالية ، ص - ص : ٩٣ - ٩٥ .  
( ٣٩ ) نفسه : قمره ٩٧ بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ ، أمر كريم الى المالية ، ص : ١٢٣ .



ولا شك ان هذه العلاقة تكشف عن التشجيعات التي أولتها الحكومة للشركة ، اذ كانت هذه السبل تضمن شروط دفع ميسرة وبدون فوائد ، كذلك جنبت الشركة ويلات الصولات والسمنة للوسطاء في حالة الشراء من الخارج ، مثلما جنبتها نفقات ومخاطر احضارها من الموانئ الأجنبية .

وقد مضت أطر العلاقة مع الميرى في هذا الشأن ، الى أن بلغت الاعداد المشتراة منه ، خمس وعشرون وإبورا ، ثم ٨١ صندلا ، وكانت أثمانها ١٤٣٤٣٠ ليرة ، وقد سيرت الميزية من هذه الاعداد ، ٤ إبورات بالبحر المتوسط ، والباقي بنهر النيل ، وهذا ما وضع من التقرير الذي قدمه شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس بالنيابة عن مجلس الادارة بتاريخ ٣ صفر ١٢٨٤ هـ / ٦ يونية ١٨٦٧ (٤٠) .

أما بالنسبة لاجمالي السفن البخارية ( الوابورات ) للميزية ، فهذه تبعا لحالتي الفقد في الحوادث البحرية ، ثم الشراء للتزويد أو الاحلال ، لم تكن ذات احصاء ثابت طيلة فترة الميزية ، وهذا يدفعنا للتوقف كثيرا أمام الاحصاءات التي اوردها البعض اما اعتمادا على توافر بيانات لبعض فتراتهما ، أو اتخاذ بيان لاحق خاص بمصلحة وإبورات البوستة الخديوية على أنه كان الأساس الموجود بالميزية (٤١) ، وفي هذا الشأن تبدو أهمية تتبع الاحصاءات المقترنة بأسماء الوابورات من خلال الوثائق ، ومنها بيان خاص بالسفن وعملاتها مؤرخ ٢٦ جمادى ثاني ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) ، أشار الى وجود ٢٣ سفينة بخارية هي : -

« الشرقية - الدقهلية - الرحمانية - البحيرة - طنطا - المنيا - قليوب - الزقازيق - شبين - الجعفرية - المحلة - المنصورة - مسير - النجيلة - دمنهور » للبحر المتوسط وعددها ١٥ سفينة .

أما التي كانت للبحر الأحمر فهي ثمانية سفن « نجد - الحجاز - ينبع - القصير - الحديثة - سواكن - مصوع - جدة » (٤٢) .

وفي بيان لاحق خاص بأسعار تاجر السفن للميرى بتاريخ ٤ ذي القعدة ١٢٨٣ هـ ( مارس ١٨٦٧ ) كان العدد نفسه ، ولكن باضافة

(٤٠) الوثائق المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية

١٨٦٧ ، - أمين سامي : مرجع سابق ، ج ٢ من ج ٣ ، ص : ٧١٢ .

(٤١) - د - أحمد عبد الحصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٨ ، - أحمد كمال

الطوبى : النقل البحري في مصر ، ص ص : ٦٤ ، ٦٥ .

- جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٧ .

(٤٢) ملحق رقم - ( ٢ ) « بيانات ترتيب وطايف وإبورات الميزية » .

وابورى « صلود ، مصصق » فى مقابيل نفس وابورى « الحطرية ،  
نجد » (٤٣) ، حيث تم ارتجاج أولهما لليرى ، وأما وابور نجد فقد غرق  
فى البحر الأحمر عام ١٨٦٥ .

أما بالنسبة لأجمالى الوابورات التى انتهت إليها الشركة العزيرية  
فى أواخر عهدها ، فقد جاء ذكرها فى بيان تسمين موجوداتها بتاريخ ٩  
فبراير ١٨٦٩ ، حيث كانت الوابورات نفسها ، بينما أشير إلى أن وابور  
قليوب قد فقد بالغرق فى ديسمبر ١٨٦٨ أى بقى ٢٢ وابورا ثم أضيف  
لهم وابورى قطر وحداته أخرى ، ومن ثم أصبح الاجمالى ٢٤ وحدة بخارية  
بحرية (٤٤) .

وكما هو ملاحظ فإن الأسماء التى كانت تطلق على السفن ، كانت  
تحمل أسماء مدن مصرية ، أو ملحقات مصرية فى البحر الأحمر ، أو  
موانئ عربية ، ويرجع أن الدافع لذلك ، كان تحقيق رمز لرباط  
معنوى بين السفن وأهلها فى مواجهة السفن الأجنبية ، أو أنه هدف إلى  
تحقيق رمز معنوى للسيادة المصرية على سفنها فى البحار ، خاصة وأنها  
ترفع العلم العثماني .

وعلى كل فقد كان مثل هذا التقليد متبعاً فى شركات البحرية  
الأجنبية ، ولكن الملاحظ هو إطلاق أسماء أخرى على بعض السفن المشتراة  
من الدول الأوروبية ، بدلا من اسمها الأصلي ، حيث كانت تطلق عليها تلك  
الأسماء الأصلية عند بنائها فى الترمالوك الأجنبية ، ومن ثم يتم تمثيلها  
بالأسماء ذاتها فى شركات التأمين الملاحية ، ويرجع أنه كان يتم إخطارها  
بالتفويضات ، وحسبها يفرغ البعض فإن إطلاق الاسم يشترط ألا تحمله  
سفينة أخرى (٤٥) ، من ذلك على سبيل المثال السفينة « نجد » التى كان  
اسمها الأصلي « برشيان » (٤٦) ، وكان « الباتروس » "Albatros"  
بالمنحبة للباخرة « المنصورة » (٤٧) .

(٤٢) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة  
( ٦٥ - ١٨٦٧ ) ، وثيقة بكرة ١١٢ بتاريخ ٤ شى القصة ١٢٨٣ هـ ( مارس ١٨٦٧ )  
صورة إمر مالى إلى المالية .

(٤٤) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، بيان  
تسمين وابورات وموجودات القومانية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ موقع من روبرت بريز مهندس  
البحر .

(٤٥) أسامة حسنة محمد عبد المطلب : هرج ساقى ، ص : ٢ .  
(٤٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - ميجدية ) : سجل ٨/١/٧٠ بتاريخ ٢٧ يوليو  
١٨٦٠ ، من المدير إلى القبطان كزهيش سوارى وابور نجد ، ص : ٦٦ ، ٦٤ .  
(٤٧) - عزيرية : مخططة وابورات ( ٥٠٥ أو رقم ) وثيقة بتاريخ ١٠ أبريل ١٨٦٦  
عن صرف عاهيات مهندس وابور الباتروس ( المنصورة ) .

أما بالنسبة لمصلحة الواپورات الخديوية ، فقد كان أساس عملها يعتمد على السفن البحرية والنيلية التي آلت لها من العزيزة في بدايات ١٨٧٠ ، وقد سببق الإشارة الى أن البحري التجارى كان اجماليه ٢٤ باخرة هي :-

« الرحمانية - البحيرة - الشرقية - الدقهلية - طنطا - شبين - دسوق - سمندود - مسير - المنصورة - المحلة - النجيلة - دمنهور - الحجاز - الحديدية - ينبع - مصوع - القصير - المنيا - الزقازيق - سواكن - جدة - ثم الواپورين النقالى » .

وقد أضافت الحكومة لهذه الاعداد خمس أخرى . كانت ضمن الأسطول الحربى وهى « التكا - الفيوم - شندى - كوفيت الجعفرية » (٤٨) وليس معنى ذلك أن أعدادها بلغت ٢٩ ، وانما كانت ٢٨ ، وذلك لعدم ورود واپور « جدة » ضمن الاحصاء الرسمى ١٨٧٠ (٤٩) ، وكذلك الاعلانات الصادرة عن المصلحة بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٧١ (٥٠) ، مع ملاحظة عدم اشارة هذين المصدرين للواپورين النقالى ، لعدم انتظامهما في رحلات ثابتة ، كما تجدر الإشارة الى أن الباخرة « سواكن » قد غرقت اثر اصطدامها بالانجليزية « افريقيا » بالقرب من فنار الأشرفى بالبحر الأحمر في بدايات ربيع الأول ١٢٨٨ هـ ( مايو ١٨٧١ ) (٥١) ، ومع ذلك وردت في اعلان الجوائب يولية ١٨٧١ ، وتفسير ذلك يرجع في أن الاعلان سلم للجزيرة قبل الفرق ، ولم تتدارك تصويب ذلك عند النشر (٥٢) .

وكما هو ملاحظ فانه حدث ثمة تطور كمي ، عما وجد بالعزيزة ، ولم يقتصر الأمر على ذلك وانما فاقت أعداد السفن البخارية التي امتلكتها مصلحة واپورات الهوسنة الخديوية ، أعداد مشيلاتها التي وجدت بالأسطول الحربى آنئذ ، اذ كانت هذه ١٤ باخرة حربيه ، حسب البيانات التي أوردها رينى بك وعلى مبارك (٥٣) ، وعن الرافعي أوردها البعض ١٨ حربيه ، ٣ خاصة الخديوى (٥٤) ، وهذا يحسب للخديوى اسماعيل في

(٤٨) جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص ٢٢٥ .  
Begnay, E. : Op. Cit., 2. Année, pp : 52, 53. (٤٩)

(٥٠) الجوائب : المجلد ٥٢٢ الأرقام ٢٦ يوليو ١٨٧١ :  
(٥١) دار الوثائق ( مية ) : مخططة ٤٨ مية تركى ، ترجمة وثيقة نورة ٤٨/١١٩ بتاريخ ٨ ربيع أول ١٢٨٨ هـ من محافظ السويس الى رياض باشا - بلخية - نورة ٤٨/١١٩ بتاريخ ١٤ ربيع أول ١٢٨٨ هـ من وكيل المبرة الخديوية بالسويس الى لامية .  
(٥٢) راجع ملحق رقم ( ٤٠ ) بيانات السفن .  
Ibid., : Op. Cit., p. 52. (٥٣)

- على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٢ ، ص ٨٤ .

(٥٤) سيد دياب : مرجع سابق ، ص ٩٢ .

مجال اهتمامه بالبحرية التجارية ، وزاد من قيمة ذلك افتتاح قناة السويس التي كشفت الحركة الملاحية ، ومن ثم أبرزت الحاجة الى كثافة ملاحية مصرية أكثر من أى وقت مضى تجاه الملاحة الأجنبية ، سواء بالنسبة لمصر ، أو الوجود المصرى بالمحقات المصرية فى إفريقيا .

### ( ب ) الوابورات النيلية :

إذا كان هذا العرض قد أسهب فى تناول أعداد ومسميات السفن البخارية البحرية ، ثم أشار ضمننا للوابورات النيلية ، فإن ذلك لكون البحرية هى الأساس الذى قام عليه النشاط بالإضافة الى ان الملاحة النيلية ، لم تمتلكها البحرية التجارية طيلة فترة البحث وانما غالبيتها ، بدءا من عهد اسماعيل باشا ، منذ حصول مؤسس الشركة المصرية فى سياحة السفن التجارية على امتياز تسيير سفن بخارية فى نهر النيل ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ ( مارس ١٨٦٤ ) ، وأشير فى الامتياز ذاته الى حق الشركة فى اخذ وابورات وصنادل الحكومة العاملة فى النيل ، بعد تقدير أتمائها وتقسيتها على عشر سنوات بدون فوائد ( ٥٥ ) . وكان ذلك يعنى وجود وحدات بخارية أخرى خلاف الصاملة بالبحار ، ضمن موجودات البحرية التجارية المصرية ، ولذلك تبرز أهمية تناولها بشئ من التفصيل ، لأن هذه الوحدات أو الوابورات هى أسس النشاط الملاحى الداخلى ، كما أنها كانت خاضعة لنظارة عموم الشركة .

ولما كانت سفن الانجرارية قد آلت للدائرة السنية فى عهد سعيد باشا ، كما وجدت سفنا أخرى لدى الباشا ( \* ) ، فإن هذه السفن كانت هى الأساس الذى تم منه الشراء ، ومع أولى قرارات الشركة العزيزية التى تم فى عهدنا الشراء الفعلى ، جاءت الاشارة بتاريخ ١٦ صفر ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) الى أن الوابورات التى وافق الخديوى على اعطائها للشركة ، كانت ١٨ وابورا بيانها كالآتى : -

( ٥٥ ) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول .

( \* ) بعد تولي اسماعيل باشا الحكم أصدر أوامره بتترك بعض الوابورات لصاحبة الملة اينجر خانم لاستعمالها فى نقل محصولاتها التقنية بناء على طلب عرفان بك رئيس لجنة التركة . كما صدرت أوامره بأحالة ٩ وابورات خاصة على ديوان المالية ، وتسليم ١٧ مركب الى ديوان الصليات والوابورات .

دار الوثائق ( ديوان مية ) : دفتر ٥٢٥ ، قسم ثانى مية تركى ، أمر نمرة ٤ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) أمر الى ناظر الكابريولت والوابورات والصليات عبد اللطيف باشا ، ص : ٣٥ ، - دفتر ١٩١١ أوامر ، أمر نمرة ٥٣ بتاريخ ٤ وجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) أمر الى ديوان المالية ، ص : ٧١ .  
- دفتر ١٩٠٢ أمر نمرة ٧٨ بتاريخ ١ محرم ٢٨٠ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) من رأس التين الى نظارة المالية ، ص : ٧٥ .

٦ وابورات كانوا بالانجرارية وكل منها بمخنتين ، ثم ١٢ وابورا هي الربحية - النفعية - رشيد - دمياط - فيروز - سعيدية - المحمودية - قاصد خير - منيرة - فارسكور - وابور نمرة ١ وابور نمرة ٣ ، ٠٠

وقد شكلت لهذا الغرض لجنة من طرف العزيزية ، تضم كل من أرسلان باشا المفتش العام ، ومهدى بك ناظر الانجرارية ، ومهندس عموم الشركة ، ومعه لجنة أخرى من طرف ديوان الفابريقات والعمليات ، وذلك لاجراء المعاينة والتثمين (٥٦) .

ولم يقتصر الأمر على ذلك ، اذ سرعان ما اتجهت العزيزية الى شراء وابورات أخرى ، من ذلك قيامها بشراء عدد ثلاث وابورات مع وحدات نيلية أخرى من أجنبي يدعى مكرديج قرة بيت وتم توقيع التنازل من وكيله ج.د غسماريان الى حسين شيرين مدير عموم الشركة بتاريخ ٢٧ يونيو ١٨٦٤ ، وكان اجمالي الصفقة بمبلغ ٥٥٠٠٠ ج.ك (٥٧) .

ولا شك فقد كانت هذه الخطوة لا تعنى الشراء فحسب ، وانما كان من شأنها تقليص النشاط الملاحي الذي يزاوله الأجانب في المياه الداخلية - اذ كان مكرديج بك قد حصل على امتيازه الملاحي هذا في عهد سعيد باشا بتاريخ ٣ ذى الحجة ١٢٧٧ هـ ( يونية ١٨٦١ ) (٥٨) - كما كانت تزيد من طاقة عملها في الملاحة النيلية .

وفي مجال المعلومات البحرية التي يمكن الوقوف عليها من محاضر التسليم ، ان هذه الوابورات لم تكن على شاكلة السفن البخارية التي كانت تعمل في البحر كوحدة مستقلة ، وأن ما يلحق بها من وحدات صغيرة انما لخدمتها ، وانما كانت قيمة الوابور وأهميته تكمن في قوته وقدرته على جر الوحدات النيلية خلفه ، وقد أشير لاثنتين منهم ، انهما كانا بقوة بخارية ٦٠ حصان ، ومعدنين لقطر المراكب ، بينما الثالث بقوة ٣٥ حصان ، وكانت الوحدات التي يتم جرهما خلفهم نحو ٢٤ صندلا (\*) ، حملتهم ١٧٨٨ أوديا (\*\*) بمهماتهم .

(٥٦) - ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٣١ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسى القومانية الميزانية المصرية .  
(٥٧) - : محمد وشفيق : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .  
(٥٨) المصنوع نفسه ، ص : ٢٩ .

(\*) راجع ما سيتم تناوله في المنصر لاحق « السفن الأخرى » .  
(\*\*) الأرباب = ٦ وية = ١٢ كيلة = ٢٤ ريج = ٤٨ ملوة = ٩٦ قدح ، مقدار كيل يختلف أوزانه فاردب الصبح ٣٠٠ رطل ، الصبح ٣٤٠ ، والفرد ٣٣٠ وهكذا .  
والرطل كوزن = ١٢ أوقية = ١٤٤ درهما = ٤٥٠ جرام .  
للمزيد ، فيليب جلاب : مرجع سابق ، ج ١ ، ط ١٨٩٠ ، ص : ١٤٨ ، على مبارك : =

ويبدو أنه كانت تحدث ثمة استبدالات للوابورات بين الشركة والميزرى ، حيث أخذ الخديوى الوابور الثالث من هذه الوابورات وكان اسمه « الحمدية » بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) (٥٩) ، وزيّنت أعداد الوابورات التي تمت الموافقة على إعطائها للشركة الى ٢٠ واپورا ، ٧٥ صندوقا ، وقدر لأثمانها ١٢٠٩٤٠ ليرة تسدد على أقساط بدون فوائد لمدة عشر سنوات ، وذلك بموجب الأمر الصادر في غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) (٦٠) .

ولما كانت هذه التبدلات قد جاءت في عام ١٨٦٤ الذى شهد ازدهار الحركة الملاحية ، والطفرة في تحقيق الميزرية أرباحها وتوسعاتها ، من ثم انعكس أثر ذلك في زيادة واپوراتها النيلية ، التي أصبحت ٢٧ واپورا هي : -

« فيروز - رشيد - دمياط - قاصد خير - فوه - ميت غمر - الغربية - المنوفية - الدقهلية - الشرقية - القليوبية - الفيوم - البحيرة - المحمودية - السعيدية - ساعى خير - المحلة - الجيزة - بنى سويف - بنها - القبارى - مصر - اسكندرية - العطف - صمنود - فارسكور - المنيا » (٦١) .

وقد استردت الحكومة واپورى الربحية والنفعية لتشغيلهما في الملاحة الساحلية بالاستئانة أواخر أغسطس ١٨٦٦ (٦٢) ، بينما ثمنت بارة قرشى جنييه  
الوابورات السابقة ٢٦ ٤٥ ١٥٩٨٦١ عند تسليمها للحكومة ابان

= الميزان في الأليسة والأوزن ، المطبعة المصرية ، بولاق مصر ، ١٣٠٩ هـ/ ١٨٢٩ م : ٩٠ - ٩٩ ، - فالفرعنى : مرجع سابق ، ص : ٣١ ، ٣٧ .

(٥٩) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٧٣ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ، جمعية خيرات مؤسسين القومية الميزرية .

(٦٠) - ( ديوان مية ) : دفتر ١٩١١ أمر ، رقم ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، أمي كريم الى ديوان المالية ، ص - ص : ٩٣ - ٩٥ .  
- د : شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٧٨ ، ٣٧٩ .

(٦١) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ وثيقة نمرة ٤١/٥٣ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) ، قرار قومسيون الادارة ، ص : ٣ .

(٦٢) الوقائع المصرية : العدد ٣٨ بتاريخ ١٤ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ/ ٣٩ أغسطس ١٨٦٦ .  
- دار الوثائق ( ديوان مية ) : دفتر ١٩١١ أوامر عربي ، أمر كريم نمرة ٢٨ بتاريخ ٢٩ جمادى آخر ١٢٨٣ هـ ( نوفمبر ١٨٦٦ ) من المنيا الى ديوان الداخلية ، ص : ٥٢ ، بخصوص تشغيل الوابورين .

تصفيه العريزية ، وتحويلها الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية (٦٣) .

وكما هو ملاحظ ، فان اسماها جاءت رموزا قومية للمدن والمديريات المصرية في نيلها الملاحى ، كما ان بعض هذه الاسماء كان مشتركا بينها وبين السفن العامة فى البحار « اشرقية - الدقهلية - البحيرة - المنيا - المحلة - قليوب ( القليوبية ) ، وبعضها الآخر كان قاصرا على ايها .

اما اذا قورنت قوة هذه الوابورات بالسفن البخارية فى البحار ، لبدا البون شاسعا بينهما فأكبرها وابورى رشيد ، دمياط ١٤٠ حصان ، بينما فى السفن الدقهلية والشرقية وغيرها بقوة ٣٥٠ حصان كذلك فان أقل مستويات الوابورات كان « العطف » بقوة ٢٠ حصان ، بينما أقل مستويات السفن البخارية « سواكن » ٨٥ حصان (٦٤) .

وقد كان ذلك مرتبطا بنطاق عمل كل منهما فالملاحه النيلية لاتجاه من الأخطار ما يعترض الملاحة البحرية ، كما أن طريقة العمل الفنية فى البحر لا تمكن من قطع الوحدات المتتالية ، على عكس ما توفره تيارات النيل الهادئة ، وفضلا عن ذلك الرحلات الطويلة التى كانت تبرز كبنوة السفينة البحرية كمجتمع مستقل أكثر من النيلية التى بمقدورها الرسو للتزود بالتأمين ، أو لاتقائها المخاطر ، ومن ثم بدت السفن البخارية هى الأساس الأكبر فى البحرية التجارية ، بينما بدت الوابورات هى القوة البخارية اللازمة للملاحه فى النيل ، كما أن تصنيفات قوتها جعلتها تلى السفن البحرية فى الحجم ، ولعل الفروق بين الأحجام المختلفة ، يمكن الوقوف عليها من خلال مناقشة تصميماتها والتى يعرض لها العنصر التالى .

**ثانيا : تطور تصميمات السفن البخارية وتجهيزاتها « التطور الكيفى » :**

#### ( أ ) التصميمات والتجهيزات : -

فى أعقاب تناول أعداد واسماء السفن البخارية ، التى استخدمت فى البحرية التجارية المصرية فيما يطلق عليه التطور الكيفى ، تبلى أهمية تناول التطور الكيفى فى مجال التصميم والتجهيزات ، وذلك فى محاولة لتقديم واقعها آنذ ، ولكن لما كانت تفاصيلها من الكثرة الفنية ، التى تفوق هذا الحيز وطبيعة تناوله . ومن ثم يقتصر هذا العرض على رصد بعض الملامح العامة التى روعيت فى تصميم السفن التجارية ، وبما يجعلها

---

(٦٣) - ( خدمات - عريزية ) : مطبقة قرارات مجلس الادارية ١٨/١٨٦٩ ، قراد  
نمرة ٣٥ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) .

(٦٤) المصدر نفسه .

فى عداد السفن المتطورة أى البخارية ، بالإضافة الى ذلك رصد بعض الأجهزة الملاحية التى تم اختراعها •

انه فى أعقاب ثبوت استخدام البخار فى السفن المصرية ، الذى تم فى وقت لاحق - لم يتأخر كثيرا - عن استخداماته فى أوروبا ، اذ تم فى عهد محمد على ، من ثم لم تعد القضية هى مناقشة استخدامه ، وإنما ما ترتب عليه من آثار فى مجال تطوير بناء السفن ، وفى هذا الصدد ، يرجع أنه هو الذى أدى الى استخدام الحديد جزئيا فى بنائها بدلا من الخشب ، وان كان لم يرد ذكر ذلك صراحة ، ولكنه يرجع لوجود عدة قرائن : -

**أولا :** أورد البعض ، أن السفن كانت تصنع من الخشب حتى أواخر الربع الأول من القرن التاسع عشر ، حيث بدأ استخدام الحديد (٦٥) ، وأن السفن البريطانية هى التى بدأ فيها ذلك باستخدام القواطع (\*) ثم تم بناء السفن من الألواح الخشبية المركبة على الهياكل الحديدية (٦٦) ، بينما حددت وزارة النقل البحرى تاريخ احلال الحديد محل الخشب بعام ١٨٦٠ ، واستخدام الصلب فى العام التالى (٦٧) ، وكما هو واضح فان ذلك يدعم القول بأن استخدام الخشب كان مستمرا فى بناء السفن حتى بعد استخدام الطاقة البخارية ، ثم حل الحديد فالصلب تدريجيا محل الخشب فى البناء •

**ثانيا :** لأن الآلات والأدوات البخارية نفسها ، وما يتصل بها فى الهندسة البحرية من ماكينات وقزانات (\*) كانت من الحديد أو الصلب (٦٨) ، ومعنى ذلك أدخلت تجهيزات أخرى فى التصميم لتأمين حركة اللمب والبخار فى السفينة •

(٦٥) د. محمد كامل أمين : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ٢ ، ص ص : ٤٦١ ، ٤٦٢ •

(\*) أجزاء أو قطع حديدية بمثابة ارتكازات أو مساند حديدية متصلة رأسيا وأفقيا ، تشكل ما يشبه الحجرات فيما بينها وتمنع تسرب المياه من مقلع لآخر فى حالات المطب أو الكسر •

(٦٦) - محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص : ٢٩ ، وقد ذكر الطوبجى أن أول سفينة حديدية كبيرة كانت باخرة « رين بو » عام ١٨٢٨ •  
- أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى ، ص : ٦١ •

(٦٧) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٣ •

(\*) مفردا قزان ( تركى ) مرجل أو حلة للفلين ، محمد على الأسى : مرجع سابق ، ص : ٤٩٩ •

(٦٨) جمال أبو المزم : أضف الى معلوماتك فى تقفم الهندسة البحرية ، مجلة الأسطول : العدد السابع السنة الثمانية يولية ١٩٥٤ ، ص ص : ٧٤ ، ٧٥ •



أما على صعيد المزايا التي حققها ذلك التطور فقد ذكرت بعض البحوث ، أن الحديد والصلب يزيدان قوة تحمل السفينة وخفتها بالنسبة الى حمولتها ، كذلك يطيلان عمرها الى أكثر من أربعين عاما ، مقارنة بنحو الخمسة عشر عاما في الخشبية (٦٩) ، علاوة على أن ابتكار القواطع ، جعل السفينة قادرة على تحمل اشد وأعلى ضغط للماء ، كما ساعد على وقايتها من الفرق ، لأن تلك القواطع كانت صماء ، وفي أقسام أفقية ورأسية ، تجعل الماء ينحصر في احدها فقط - اذا حدثت فتحة يتسرب منها الماء - ولا يصل للآخرى (٧٠) ، وقد أتاحت هذه التطورات الفرصة أمام بناء السفن الكبيرة الحجم والسرعة \*

وفي مصر كانت صناعة السفن منذ عهد محمد علي ، تعتمد على أخشاب النبق والتوت المصري ، ثم بدأ استيراد أنواع أخرى من الأخشاب (٧١) ، وبعد ذلك استيراد السفن البخارية التي اشتملت أنواعها منذ العهد ذاته على المصنعة من الخشب ، ثم الخشب والحديد ، وأخيرا الحديدية (٧٢) ، ومعنى ذلك انه مثلما وجد كل نوع على حدة ، وجدت أيضا السفن من الحديد والخشب معا ، مثلما وجدت الأشعة الى جانب الآلة البخارية في السفينة الواحدة (٧٣) \*

أما بالنسبة للتصميم ، فقد ذكر البعض أن تقسيماته كان يراعى فيها التنسيق بين مهام الصيانة والأعمال الأخرى ، وقد تختلف أقسامه بالسفن تبعاً لنوعها وحجمها ، فالكبيرة أربعة (المقدم - الوسط الأمامي - الوسط الخلفي - المؤخرة) ، والمتوسطة ثلاثة (المقدم - الوسط - المؤخر) ، بينما الصغيرة قسمان (المقدم - المؤخر) (٧٤) \*

أما الأطر التي كان يتم مراعاتها ، فهذه تحكم بناء السفن عموما ، ويمكن اجمالها في تحقيق أقصى غاطس لخطوط الحمولة بما له من أثر في حفظ توازنها ، وتحقيق أقل مستوى من الفراغات للطاقم والركاب ، وذلك لاتاحة الفرصة للبضائع وشروط التخزين ، واتخاذ التدابير اللازمة لاتقاء الخرائق ، وتوفير وسائل الانقاذ ، بالإضافة الى مراعاة الأخطار

(٦٩) وزارة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ٣ \*

(٧٠) د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري وطني ومختلط ، ج ٢ ،

ص : ٤٦٢ \*

(٧١) أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري ( ١٩٥٩ ) ، ص : ٥٥ \*

(٧٢) دار الوثائق ( خدمات - عزيزة ) : سجل م/٦/٣ قيد التحريات الصادرة

فلم الإدارة ، نمرة ٧٨ بتاريخ ١٢ ص ( صفر ) ١٢٧٨ هـ ( أغسطس ١٩٦١ ) من المدير

الى الوكيل بجدة ، ص : ٤٢٥ \*

(٧٣) د. محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص ص : ٦٧٩ ، ٦٨٠ \*

(٧٤) عبد العزيز إبراهيم قنديل : مرجع سابق ، ص : ٢٠ \*

المستقبلية المحتملة في حالات الملاحة الخطرة ، ومراعاة الأجزاء الخاصة بالقواطع المانعة للمياه وفراغاتها (٧٥) .

وتشير الوثائق الى أنه كان يتم التفتيش على السفن بعد حضورها ، للوقوف على استيفائها هذه الأطر ، وكان يصل الأمر الى اعادةها ثانية اذا وجد اختلاف (٧٦) ، ومن خلال هذه الوثائق يمكن القول بأنه كانت تحدث ثمة تطورات في تصميمات السفن ، ففي الشركة الجديدة ، اذا كان قد أشير لبعض البخارية التي كانت خشبية التصميم . وهي « قباري » الا انه وجدت بها الحديدية « نجد ، جدة ، الحجاز » .

أما في الشركة العزيزية فقد كانت جميع السفن البخارية من الحديد (٧٧) ، ويمكن الوقوف على نماذج من تصميمات أنواعها ، فالبخارة ( السعيدية ) مثلا ، كان بها من الأماكن المخصصة للركاب ، ما كان يتيح لها التقسيم بين درجاتهم ، حيث البرنجي يوشو « درجة أولى » والاكنجي ( الثانية ) ثم الكورثة أو الكورثة وهي « الدرجة الثالثة » ، علاوة على أماكن البضاعة والمطابخ وغيرها (٧٨) ، وفي روايته عن البخارة « الزقازيق » ذكر محمد يرم التونسي ، أن الدرجة الأولى مثلا كانت توجد بها حجرتان ، وأماكن للصلاة ، ولكنه لم يحدد أبعادها (٧٩) .

واذا كان لم يتم العثور على وثائق تفصيلية ، للمواصفات التي كانت تطلب البحرية التجارية المصرية تنفيذها لكل باخرة على حدة ، الا انه من خلال بعضها يمكن رصد صورة عامة مجبلة ، فالشركة المصرية في سياحة السفن البخارية حين أوصت الشركة الشرقية P. & O. على تصنيع بواخر لحسابها ، حددت في قرارها بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) بعضا من تلك الأوصاف المطلوبة في التصميم ، وبما نصه : -

« ٠٠ ستة وابورات تكون آلاتهم وماكيناتهم ، رسم وموافقة بعضهم بدون اختلاف ، حتى ان احتاج الحال لنقل ماكينة من وابور الى وابور ، فلا يكون هناك مانع ، وأن تكون الماكينة من الطرز الجديد المعلوم ، التي

---

(٧٥) الادمبرالية البريطانية : التخصص في الفن البحري ، ترجمة محمد وسيم غالي وآخرون ، الدار القومية ، ط ١/١٩٦٤ ، ص ص : ٧٦٦ ، ٧٦٧ .  
(٨٦) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ٣ ، ص : ٦١٨ .  
(٧٧) راجع ملحق رقم ( ٤ ) بيانات السفن .  
(٧٨) دار الوثائق ( خدمات - مجدية ) : مجفظة ( ٢٥ داخل ) . وثيقة بتاريخ ١٥ جا ( جمادى ثاني ) ١٢٧٩ هـ ( ديسمبر ١٨٦٢ ) ، كشف عن وابور السعيدية سوادية رشيد قيودان .

(٧٩) محمد يرم التونسي : صفوة الاعتبار بمستودع الأصناف والآطوار ، تحقيق محمد قشيشة ، ج ٢ مصر ط ١/١٢٠٣ هـ ، ص : ١٣٤ .

لا تأخذ فحم زيادة مع سرعة المسير ، ويكون بكل وابور منهم آلة لطلوع ونزول المضايح ، وكذا لطلوع ونزول القلوع ( الأشترعة ) والمرسى ، وإلى تدوير استعمال الدفة ، وإدارة تلك الآلة بماكينة وإدارة الماكينة بقران مستقل مخصوص على قدر ادارتها ، ويكون جميعهم برفص ، ولهم أيضا قلوع فماش ، ومحل العامود الأعلى يكون خالي من حوله ، بدون اختلاط مع البضاعة ، حتى يكون ظاهر العامود المذكور للنظر دواما ، وإذا حصل به خلل يبقى مدروك أعماله ( يمكن تدارك اصلاحه ) بدون مشقة .

والسنة وابورات ٠٠ قوة كل منهم بحسبما ينظر به الموافقة ، بمناسبة الرسم ، فمنهم أربعة للبحر الأبيض ( المتوسط ) ، وتقسيماتهم من أوض ونجوه ، يكون بحسب ما يتلاحظ لسعادة المدير وفردريكو بك ومن يلزم ، ويكون منهم أوض برنجي واينكجي نمره ومحلات ( أماكن ) للنساء خاصة ، لأجل عدم مدخلهم ( تداخلهم ) مع الرجال ، ووابورين للبحر الأحمر يكون بكل منهم ثلاث طبقات ، والأولى ظهر المركب ، ومن تحتها طبقة ( درجة ) أولى ، ومن تحتها طبقة ثانية ، والطبقات المذكورة تكون صالة بدون تقسيم محلات بهم ، وانما يكون لهم شبابيك من الأجانب ، ومناور في الأعلى في الطبقة التي لم يكن فتوح شبابيك بهم ، بسبب قربهم من الماء ، ثم بالوسط مراوح يدورو(\*) بآلة لجذب الهواء عند دوران ( تشغيل ) الوابورين ، ولا مانع من أعمال أكم ( عمل بضعة ) أوضة ، أي برنجي نمره بأول طبقة ، وتكون تلك الأوض بآخرها ليس بالأجناب ، وبهم محلات إلى النور ( مناور ) وتماام ما يلزم يكون بمطابقة الرسم ٠٠ وبورودهم يجري استلامهم ٠٠ « (٨٠) »

وفي موضوع لاحق ترد تفاصيل أخرى عن واپورين كبيرين لتشغيلهما بالبحر المتوسط ، فيذكر النص \* ٠٠ حمولة كل منهم ألف وخمسمائة طونولاته ، أو بحسب ما ينظر به الموافقة ، وظهر كمرائب السواح بدون برنجي واينكجي نمره ( أي درجة موحدة ) ، ويكون لهم قلوع فماش ، ورسمهم وطولهم وعرضهم وارتفاعهم كرسم الكيبرات الجارى استعمالهم بطرف القومانيات الانكليزية ٠٠ « (٨١) »

فاذا كانت هذه هي الصورة التي تسجل المطلوب توافره في الوابورات المشتراة ، إلا أنه وجدت أيضا اشارات تفيد اجراء تعديلات في

(\*) هكذا بالنص الأصل والكلمات التي بين الأقواس من الباحث .

(٨٠) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : المظلة الأولى . الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومانية المصرية باعتماد محمد حليم باشا .  
البند الأول .

(٨١) المصدر نفسه : البند الثاني .

بعض السفن العاملة ، من ذلك ما تم بشأن وإبور الجعفرية الذى وافق الخديوى على اعطائه للشركة المصرية ، وذلك بعد تغيير ماكينته الى أخرى أحدث ، وقد أبطلت فيه أماكن الركاب بالمرجتين الأولى والثانية ، وجعلت للبضائع ، بينما جعل البديل عنها فوق الكوبرته أى على السطح (٨٢) .

أما ما يمكن ملاحظته ، من هذه الإشارة ، ومن النص السابق ، فهى عدة استنتاجات فى مقدمتها ، وجود قصور فى الامكانيات المصرية لانتاج مثل هذه السفن ، ولعل ذلك كان بسبب قصور امكانيات ترسانتى الاسكندرية وبولاى حينئذ ، أما من حيث ما يتصل بالوابورات فهى مايل : -

**أولا :** كان يتم تحديد المواصفات المطلوب توافرها فى الوابورات المزمع شراؤها مسبقا ، وكان يراعى فى الطلب عدة تفاصيل تتصل بامكانيات الوابورات والركاب والبضائع ، مثلما يراعى محاولة توافق تصميماتها حتى يمكن نقل آلاتها فيما بينها ، ولا شك كانت هذه سياسة جيدة ، لانها توفر البدائل من قطع الغيار فى حالات الاصلاح .

**ثانيا :** يلاحظ أن مواصفات الوابورات ، كان يراعى فيها الظروف الاجتماعية ، ففي البحر الأحمر ، كانت توجد المراجات متفاوتة الأجر ، مثلما وجد الفصل بين الرجال والنساء ، ويرجع ان ذلك كان مرتبطا بموسم الحج ، حيث كانت تتواجد خلاله فئات متفاوتة المستوى الاجتماعى من المسافرين وذلك عكس البحر المتوسط الذى كان تنشط به حركة السياحة ، سواء من الخارج أو سفر المصريين للسياحة على شواطئ البسفور (\*) ، ولم تكن تتوفر مثل هذه الحركة فى البحر الأحمر ، التى كانت تتم فيه الانتقالات لأغراض الحج أو التجارة .

**ثالثا :** اذا كانت هذه النصوص ، قد سجلت قصورا فى امكانيات الانتاج ، فانها تسجل حقيقتين ، أولاها وجود عناصر بشرية فى مصر ، لديها الخبرات الفنية ، التى تؤهلها للحكم على أحدث التطورات الفنية العالمية فى الملاحة ، وهذا يوضحه الاشراف والمطابقة من قبل لجان الشركة (٨٣) .

---

(٨٢) - : وثيقة بتاريخ ٥ جىادى ثانى ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) ، قرار جمعية مؤسسى القومانية المصرية ، البند الخامس .

(\*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى النصёр الخاص «حركة الركاب» فى الفصل السابع .  
(٨٣) فى إشارة وثائقية لهذه اللجان أنها كانت تضم ناظر ديوان العموم ، ناظر ديوان البحرية ، ناظر ديوان الواردات باشمهندس عموم الشركة بالإضافة الى بعض فنى الشركة .  
- : عزيزية : صحيفة قرارات مجلس إدارة القومانية الميزية ، ملف قرارات ١٢٨١ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ ) قرار المجلس عن ترتيب مرور الوابورات المزمع تسيرها .

أما الحقيقة الثانية ، فهي أن مصر حرصت بالفعل ، على وجود أحدث الوابورات لديها ، وهذا توضحه الإشارة الخاصة للوابورين الكبارين ، بأنهما يكونا « كرم الكبريات الجارى استعمالهم بطرف القومانيات الانكليزيات » ، وذلك يعنى الحرص على مواكبة التطور العالمى ، ولعلها كانت إحدى سمات العصر منذ عهد سعيد باشا ، والتي لم تتوقف فى عهد اسماعيل باشا ، ولكن كانت فى استيراده وليس انتاجه .

أما اذا كانت هذه النصوص لم توضح البيانات التفصيلية ، فلم يكن معنى ذلك اغفال أوامر الشراء مثل هذه الأمور ، ولكن لأن القرار الذى كان يتم اتخاذه ، فقد كان يصدر كإطار عام فى بعض الأحيان ، وقد يحوى تفاصيل أكثر فى أحيان أخرى ، وهو ما نلاحظه فى قرارات العزيزية عكس الشركة المصرية السابقة ، وذلك نتيجة الخبرات المكتسبة فى مجال الادارة ، وفى وثائق العزيزية وأول قراراتها بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) الخاص بشراء وابورات مزعم تسييرها ، يرد النص التفصيلي الآتى : -

« ٠٠ يلزم ايجاد أربعة للبحر الأسود كسم ( تصميم ) واحد . وهيئات واحدة وقوة واحدة ، وأوصاف كل منهم كما يأتى ، وهو طول مائتان وعشرون قدم (\*) فى القرنية ، والعرض اثنى وثلاثين قدم من داخل ، والعمق بما يناسب ذلك ، وقوة حصان من مائتان وعشرون لغاية مائتان وأربعين ، وحريق ( استهلاك ) الفحم يكون من اثنى عشر تونيلاطات لغاية خمسة عشر فى كل أربعة وعشرون ساعة ، ويكونوا بدولاب ليس برصاص (\*\* ) ، وبهم قلوب قماش ، وتند ( مظلات أو مظلات ) قماش مجمع ( متصل ) ، ويسير فى الساعة الواحدة فى قلب بعضه ( متوسط ) اثنى عشر ميلا ( فى الساعة ) ، وبه قمرات برنجى درجة ( كبائن درجة أولى ) لزوم خمسين شخص ، ومن ضمنهم محل الى الحريمات ( النساء ) ، وكذا أيكنجى درجة شرحه ( درجة ثانية بها مكان للنساء ) ، وفوق الكورتية ( السطح ) قمرات ( كبائن ) الى السوارى ( القائد ) والمهندسين والضباط ( من الطاقم ) بأجناب الدواليب ، وباقى الكورتية تكون نظيفة ( بدون كبائن ) الى ركاب الدرجة الثالثة ، والصنابر الى البضائع ( غنابر البضائع ) ،

(\*) القدم المطلوب هنا على حسب الانجليزى ، حيث شركة اللويد للتأمين البحرى فى موطن البناء ، وقد كان مساويا ١٢ بوصة = ٣٠٥ ر- متر أى ٣٠٥ سم ، والمتر ٣٢٨٠ قدم .  
- الاميرالية البريطانية : الفن البحرى ٠٠ ، ج ٢ ، ص ١ ، ص ١٣٣ ، ١٣٤٢ ،

١٣٥٣ .

(\*\*) يرجع أن الدولاب من طريقة عمله التى تقوم على تقليب الماء من الامام للخلف ، بينما الرصاص يدفعه للخلف ، وكلاهما ينتج عنه الدفع للمسير ، وقد وجد كلا النوعين فى البحرية التجارية المصرية .

تكون تأخذ بضاعة أقله ( حمولة صافية ) سبعماية تونيلاطة خلاف مخزن الفحم ، ومخزن الفحم يكون يأخذ كفاية عشرة أيام وربه ولشمين ( ألتان رافعتان ) لنزول وطلوع ( شحن وتفريغ ) البضائع ، وقران ( مرجل بخارى ) الوابور من قوة مائتان وأربعين حصان لغاية مائتان وخمسين حصان « (٨٤) » .

وفى ذات الاطار التفصيلي وردت نصوص أخرى ، وهى تكفى الى حد كبير فى رسم الصورة التى بدا من خلالها شكل وتصميم السفن البخارية ، حيث ارتبط ذلك بنوعية تشغيلها ومواطن نشاطها ، علاوة على اتساقه مع اجمالى بياناتها ، حيث يحدث ثمة تفاوت بين كل واحدة وأخرى ، تبعا للبيانات التى تحددها الشركة أو المصلحة ، ويترتب على ذلك وجود البواخر الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ، بيد أنه لم يوجد مثل هذا التقسيم الدقيق فى تصنيفات الوثائق (\*) ، وانما كانت ترد البيانات للوابورات مجتمعة (٨٥) ، ويشار فى بعض الوثائق الى الوابورات العظام فقط ، تبعا لقونها وأبعادها وحمولاتها دون تحديده للمتوسطة أو الصغيرة من الباقيين وفى مقدمة تلك الوابورات العظام كانت « البحرية » ، الدقهلية ، الشرقية ، الرحمانية » ، وقوة كل منها ٣٥٠ حصان (٨٦) ، ثم تليها السفن الأخرى ، حيث كان يؤثر ذلك فى اجمالى أفراد الطاقم والتخصصات اللازمة لتشغيلها ، مثلما يؤثر فى طاقة وكفاءة عملها البحرى .

وإذا كان من الضرورى وضع ترتيب للسفن البخارية ، فإن ذلك تعترضه بعض الملاحظات التى أمكن رصدها فى ملحق البحث ، وأهمها عدم التناسق بالضرورة بين القوة والحمولة . مثلا وابورى الدقهلية والبحيرة قوة كل منها ٣٠٠ حصان ، بينما حمولة أولهما ١١٨٠ طن وثانيهما ١٠٢٣ ،

(٨٤) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : وثيقة بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية العزيزية المصرية . البند الأول .

(\*) تصنف بحوث البحرية التجارية الحالية السفن الى عدة أنواع ، تبعا لغرضها وخط سيرها وحمولتها وطريقة تمييزها كما يلى : سفن الركاب ، سفن الركاب والشحن ، سفن نقل المواد ، سفن الساحل ، سفن الصيد ، وهناك بحوث أخرى تصنف النوع الواحد كمجموعة الى أقسام مثلا سفن البضائع ( الجافة - الحيوانات الحية - التلجالات - العبارات أو المهديات - نقل المواد السائلة ) .

- عثمان احسان : تمييز السفن الحربية ، مجلة الأسطول : العدد السابع السنة الثانية ، يولية ٨٩٥٤ هـ ، ص : ١٩ ، ص : ٢٠ .

- أسامة محمد عدلى : مرجع سابق ، ص - ص : ٣ - ٥ .

(٨٥) تفاصيل البيانات ملحق رقم ( ٤ ) « بيانات السفن » .

(٨٦) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : محفظة قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ،

ملف ١٢٨٣ هـ ، قرار بتاريخ ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( يولية ١٨٦٦ ) .

وفى الوقت نفسه الرحمانية بقوة ٣٠٠ حصان بينما حمولته ١٣٠٠ طن  
لدى البعض ، أى أقل فى القوة عن طنطسا ولكنه أكثر فى الحمولة ،  
ونفس الشيء بالنسبة للأبعاد والمساحات المختلفة الخاصة بالطول والعرض  
والعمق ، ومقدار المغمور فى الماء من المقدمة والمؤخرة ، وسعة المكينات  
وما تحرقه من الفحم ، وكذلك السرعة وغيرها من مختلف البيانات  
الواردة (٨٧) ، وهو ما أشارت له الأوامر العالية الصادرة بخصوص تقدير  
يوميات ايجار هذه الواحورات فى المأموريات الخاصة بالحكومة ، ولذلك  
كانت قيمة الايجار لكل وابلور على حدة حسب الاتفاق ، وليس تبعا للقوة  
والحجم ، وقد وضع ذلك فيما نصه : -

« ٠٠ أن تقدير اليومية ( الأجر اليومي ) ، ليس هو بحسب هيئة  
الواابلور والزخرفة ، ولا بحسب القوة ولا بالحمولة ، لأنه تلاحظ وابلور  
قوة ماكينته قليلة وحمولته كبيرة ، وبهذا يكون مسيره قليل ، وتلاحظ  
حمولته تكون قليلة وقوته كبيرة وسريع المسير ، ولكن لم يأخذ شحنة  
كافية مثل خلافه ، ولذلك جرى تقدير يوميتهم بالتعديل بحسب ما يسع  
كلا منهم ، ويستحسن بملاحظته السرعة واستقلال المسير ٠٠ » (٨٨) .

فإذا كان هذا النص ، يوضح ان الإطار الذى ارتضته الحكومة  
لاحتنساب أجرة يومية الواابلورات ، كان يتم تعديله على أساس الحمولة  
الصفافية التى يتم نقلها بسرعة وفى أقل وقت ، فانه يوضح أيضا ان بناء  
ونصميم السفن كان يؤثر على كفاءة عملها واقتصاديات تشغيلها ، من  
حيث قدرتها على استيعاب الحمولات وتحقيقها عامل السرعة تبعا لقوة  
الآلات ، ومع ذلك تبدو ثمة ملاحظة هى أن قياس التطور فى تصميمات  
السفن التجارية ، لا يمكن رصده من خلال البناء والقوة والحجم والسرعة  
والاستهلاك فقط ، رغم أنها أهم جوانب القياس ، وانما ينبغي أيضا رصد  
التجهيزات الفنية من الأدوات والآلات الملاحية التى تم ادخلها بالسفن .

#### ( ب ) الآلات والأدوات الملاحية :

برز من هذه التجهيزات الكرونومتر حسبما جاء فى الوثائق ، ثم  
آلتى البارومتر والترمومتر على حد قول سرهنك أحد قادة السفن فى  
البحرية التجارية المصرية ، ثم أشار البعض لأجهزة أخرى منها آلة السدس

(٨٧) الملحق رقم ٤ .

(٨٨) دار الوثائق ( ختمات - عريزية ) : محظفة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧ ،  
ملف ١٢٨٣ هـ ، وثيقة نمرة ١١٢ بتاريخ ٢ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ ( مارس ١٨٦٧ ) ،  
صور أمر على صادر للمالية ، وسيتم تناول المزيد حول هذا الموضوع فى الفصل السابع ،  
عنصر « دور البحرية التجارية فى المأموريات الخاصة بالحكومة » .

والبوصلات والتلسكوبات ، ثم أدوات لقياس الزوايا وآخر لضبط الآلات ، بالإضافة الى أدوات الاضائة فى الاشارات الليلية والخرائط البحرية وغيرها ، مما يساعد على سير وتأمين حركة السفن .

فالنسبة للكرونومتر Chronometer (\*) اعتبره البعض من أهم الأجهزة الملاحية التى تم اختراعها فى القرن الثامن عشر ، وكان عبارة عن ساعة لقياس الوقت يمكنها تحديد خطوط الطول ، وقد ذكر سرهنگ انه كان من الساعات المستعملة عند الملاحين وفى كافة السفن ، وهو « ساعة محكمة الصناعة مضبوط الحركة » ، ويعتمد تشغيله على قياس المعدل الحرارى للمنطقة التى تبحر فيها السفينة ، وذلك عن طريق عمودين من معدنين مختلفين هما النحاس الأصفر ، والصلب ، حيث تختلف درجة تمدد وانكماش كل منهما ، ويكونا متصلين ببندول خاص فى الكرونومتر ، يعطى مؤشرا للمنطقة التى تتواجد بها السفينة عن طريق الحرارة او البرودة التى تصله من العمودين ، وعن طريق ذلك يتم تمييز مواقع الرحلة (٨٩) ، التى يتم اثباتها فى دفتر خاص بالسفينة « جرنال » ، لتكون مرجعا بعد ذلك .

وعلى الرغم من أن بنت بطوطة ، قد ذكرت ان الساعات الكرونومتر كانت تصنع فى ورش ترسانة الاسكندرية فى عهد محمد على (٩٠) ، الا أن وثائق البحرية التجارية فى عهد سعيد باشا ، أشارت فى نوفمبر ١٨٦٠ الى ضرورة شراء ساعتين كرونومتر من تلك المستخدمة فى سفن الشركة الشرقية P & O ، كما أشارت أيضا الى أنه سيتم ارسال كرونومتر آخر موجود لدى المسيو ديرفيو لحساب الجديدة ، الى انجلترا لاجراء

John Harison

(★) الكرونومتر : تمكن من اختراعه جون هاريسون

١٦٩٣ - ١٧٧٦ المولود فى يوركشاير ، وذلك بين عامي ١٧٣٦ ، ١٧٣٩ ، وكان اختراعه الأول وزن نحو ٧٢ رطلا ، ذو معادل حرارى يتصل ببندول - الكرونومتر ، وتمت تجاربه المرضية عام ١٧٣٩ ، ثم طرأت عليه تطويرات لاحقة ، وحل نهائيا بدلا من الساعات التى كانت عبارة عن زجاجات زئبقية .

- الأسطول ( مجلة ) : العدد ٣٣ السنة ١٠ ، أغسطس ١٨٦٢ ، ص - ص : ٦٢ - ٦٥ ، - الفرنس حبيب صادق « تاريخ الملاحة » ، الأسطول : العدد ٢٧ السنة ٩ فبراير ١٩٦١ ، ص : ٢٢ ، - د - محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص : ١٩ ، ٢٠ .

(٨٩) اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ص : ٢٥ ، ٥٦ .

(٩٠) بنت بطوطة : صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا ، دياط ، مصر دت ، ص : ٨٥ .



اصلاحاته وضبطه (٩١) ، كما جاءت اشارات أخرى في الفترة اللاحقة حتى نهايات عهد سعيد باشا تفيد ارسال ومجيء كرونومترات أخرى الى ومن انجلترا بعد اصلاحها (٩٢) ، والاشارات على هذا النحو تكشف عن قصور في امكانية تصنيعها في مصر ، وكان ذلك من جراء الانتكاسة التي لحقت بالملاحه بعد عهد محمد علي ، ولكنها توضح أيضا الاتجاه لشركات الملاحه الانجليزية ، ويرجع أن ذلك كان نتيجة التفوق ، ونظرا لكون انجلترا موطن اختراع الكرونومتر ، أو أن ذلك كان جزءا من توجهات الادارة المصرية صوب انجلترا في أعقاب تعريبها الذي قصد به تنمية دور الفرنسيين .

أما في عهد اسماعيل فقد جاءت اشارة صريحة الى وجود امكانيات فنية وبشرية لديها القدرة على الاصلاحات والصيانة ، من ذلك ما ذكره سرهنك عن الاصلاحات البحرية في ذاك العهد « ٠٠ من أن نظارة البحرية وقتئذ ، رأت أن ساعات الكرونومتر الموجودة بكافة بواخرها تحتاج الى التصحيح في أغلب الأوقات لضبط ارسادها وحسابها في مدة اسفارها ، فقررت انتخاب أحد الضباط ، فانتخب الصاغول أغاسي مصطفى قبودان شاهين . وسلمته جميع ساعات الكرونومتر في نحو ١٢٨٦ هـ / ١٨٦٩ م ، وأصبحت منشورا تعلنهم بذلك ، فصارت تلك السفائن عند عودتها الى أثينا ، ترسل جميع ساعاتها له لتصحيحها ٠٠ » .

ثم يكمل النص ذاته أن ذلك لم يكن مؤقتا وانما رأى عبد اللطيف باشا ناظر البحرية حينئذ ، انه لتعميم الفائدة ، أصدر أمرا باقامة عامود فوق سطح المدرسة البحرية ، وذلك لاجراء الاصلاحات دوما (٩٣) .

ولا شك فقد كان ذلك نتاج عمل للجهود التي بذلت للنهوض بالملاحه المصرية في عهد اسماعيل باشا ، وتجدر الاشارة كذلك الى أن الجهود

---

(٩١) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٨ قيد التحريرات الصادرة عربي افرنكي الادارة ، سايرة بتاريخ ٣ نوفمبر ١٨٦٠ ، من المدير الى الخواجة بيثون وكيل الشرقية P&O باسكندرية ، ص : ١٥٩ .

(٩٢) - : سجل م/٣/٤ قيد تحريرات صادرة وواردة عربي الادارة ، وقم ١٣٥ في ١٣ جا ( جادى ثاني ) ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) وارد من رضى قبودان معاون القومانية الى المدير ، ص : ١٠ ، - سجل م/٨/١/٨ صادر الادارة ، سايرة بتاريخ ٨ مايو ١٨٦١ ، من المدير الى القبودان لودانس زرب مأور سفوية وابور بسة ، ص : ٢٨٩ ، - سجل م/٦/٤/٥ صادر ووارد عربي الادارة ، سايرة بتاريخ ٧ نوفمبر ١٨٦٢ ، من وكيل القومانية الشرقية باسكندرية الى المدير ، ص : ٦١ ، - سجل م/٦/١/٥ وارد وصادر عربي افرنكي ، بتاريخ ٢٠ نوفمبر ١٨٦٢ ، ترجمة خطاب بالفرنسية من مدير الوابورات البحرية الى وكيل القومانية الشرقية P&O باسكندرية ، ص : ١٢٤ .

(٩٣) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ج ٢ ، ص : ٥٥ .

ذاتها أثبتت في تمكين ترسانة الاسكندرية من بناء السفن ، وان كان جل اهتمامها قد انصرف الى الحربية على حساب التجارية ، حيث لم يشر لهذه الأخيرة سوى للبخاريتين مسير وسمنود في أواسط عهد اسماعيل باشا ، ولكن أوضحت عملية بنائها وجود قصور في امكانياتها ازاء بعض التجهيزات ، فقد قامت باستيراد « ماسورة » لكل منهما ، لم يكن متاحا تصنيفها في مصر (٩٤) .

وازاء هذا التطور ، يمكن القول باستيراد بعض تجهيزات السفن التي كان يجري تركيبها في الترسانات المصرية ، واذا كانت لم ترد اشارة تصنيع الدرونومتر والأجهزة الأخرى في عهد اسماعيل باشا ، الا أنه على الأرجح تبعا لاشارة بنت بطوطة امكانية تحقيق ذلك ، خاصة وأنه تم في عهد محمد علي ، وكان لا يزال بعض رجال بحريته موجودا في فترتنا ، وفي مقدمتهم عبد اللطيف باشا ناطق البحرية واحد مؤسسي الشركات البحرية ، وكان قد تولى الاشراف على ترسانة الاسكندرية في اخريات عهد محمد علي (٩٥) ، ومن ثم كان تبوأ هذه العناصر أمر النهضة البحرية ، بمثابة استرداد لخبرات الماضي ، وساعدهم على ذلك التشجيع الخديوي .

أما اذا عرضنا لبقية نوعيات تلك الأجهزة التي زودت بها السفن ، فقد كان البارومتر **Barometer** على حد قول سرهنك « ٠٠ آلة معدة لقياس ضغط الهواء ٠٠ على أشكال متعددة منه ما يسمى البارومتر ذي الطشت ، عبارة عن أنبوبة زجاجية مركبة على لوح من الخشب مقسم الى أقسام ثم بارومتر فورتين كالسابق ، ولكنه سهل النقل ، وزجاجته مثبتة بين قطع معدنية ، وله عضادة تتحرك بمسمار ، يرتفع الزيتق أو ينخفض عند حدوث تغير الهواء ، ومنها البارومتر ذو المص ، من أنبوبة منحنية ذات فرعين فرع طويل مغلق يقوم مقام البارومتر الأول ، والثاني مفتوح ويقوم مقام الطشت » (٩٦) .

وعلى الرغم من أن البارومتر تم اختراعه في النصف الأول من القرن السابع عشر (\*) ، الا أنه كان يخضع للتطوير الى أن وضعت أسسه

(٩٤) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٧١ .

(٩٥) محمد محمود الروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٢٧ .

(٩٦) اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٩ هامش ( ١ ) .

#### **Torricelli**

والترمومتر : تمكن من اختراعه الإيطالي تورشيل **Torricelli** تلميذ جاليليو ، واعتمد في اكتشافه على التفريغ التي تحدث للزئبق بفعل تغيرات الهواء ، وقام بنشر ملاحظاته عام ١٦٤٥ ومات قبل جنى ثمار تجاربه ، فأكملها الفرنسي باسكال **Pascal** ، واتم الاختبارات في ١٩ سبتمبر ١٦٤٨ م ، وتواترت التطويرات بعد ذلك حتى عرف حاليا بالبارومتر الزئبقي **Mercurial Barometer** ، والبارومتر المعدني =

القياسية التي توضح حركة المركز البارومتري للعواصف في أواسط القرن التاسع عشر ، حين شكلت حكومة هولندا عام ١٨٦٠ لجنة لمراقبة الهواء ووضع علامات للعواصف واقتدت بها إنجلترا عام ١٨٦١ وفرنسا عام ١٨٦٣ (٩٧) .

أما الترمومتر **Thermometer** فقد كن جهازا لقياس الحرارة باستخدام الزئبق ، وكانت أولى تجاربه عام ١٦٢١ م ، ثم طرأت عليه تعديلات كان أهمها من جانب « فارنهایت » في امستردام عام ١٧٢٠ ، وانتشر في أوروبا أوائل القرن التاسع عشر (٩٨) .

وإذا كانت السفن التجارية المصرية قد استخدمت هذه الأجهزة الوافدة من أوروبا موطن اختراعها ، فإنها استخدمت كذلك أجهزة ملاحة عرفها العرب من قبل ، ولكن جاءت بعد التطوير الأوربي ، ومنها الآتي السدس والبوصلة ، فالة السدس **Sextant** التي كانت تستخدم في قياس اتجاه وارتفاع الأجرام السماوية ، أو بمعنى آخر مكنت الملاح من معرفة موقع السفينة بالنسبة لدوائر العرض عن طريق رسمه الأجرام السماوية وقياس زوايا ارتفاعها فقد كانت تطورا للاسترولاب **Astrolbe** الذي استخدمته الملاحة العربية (\*) ، وجاء ذكره في المراجع الأوربية بعد ذلك في القرن الحادي عشر الميلادي ، واستخدمه هنري الملاح في منتصف القرن الخامس عشر الميلادي ، ومنذئذ شرعوا في التطوير باختراع آلات أخرى تستمد عملها من نظم الاسترولاب ، كالة ربع الدائرة التي استخدمها الملاح البرتغالي ديغو جوميز **Diego Gomez** عام ١٤٦٢ ، وقد بدأ التطوير البرتغالي ريجيومونتانوس **Regiomontanus** عام ١٤٦٨ م ، ثم توالى الجهود الى أن تمكن الانجليزى روبرت هوك **Robert Hooke** عام ١٦٧٤م من اختراع جهاز متطور اعتبره البعض أساس نظرية السدس الحديثة ،

**Aneroid Barometer** = ويطلق عليه أيضا البارومتر الحاف - المزدب :

اسماعيل سرهنك : المرجع نفسه - ص : ٥٩ .

- الامبرالية البريطانية : الفن البحري العام ، ج ٢ ، ص - ص : ١٣١٦ - ١٣٢١ .

- محمد وسيم غالى : مرجع سابق : ص - ص : ٥٥٤ - ٥٦٨ .

(٩٧) اسماعيل سرهنك : المرجع نفسه ، ص : ٥٩ .

(٩٨) نفس المرجع والصفحة - محمد وسيم غالى : المرجع السابق ، ص - ص :

٥٦٥ - ٥٧٠ .

(\*) يرق البعض أن الاسترولاب جاء ذكره قبل الميلاد في تسجيلات ابولونوس فيلسوف برجا ، عام ٢٤٠ ق.م ، وهيباركوس عام ١٥٠ ق.م إلا أن آراء أخرى ترى أن الاسترولاب آلة يونانية يميز ابتكارها لمدرسة الاسكندرية في القرن الثاني الميلادي ، وقد تم تطويرها على أيدي العرب واليهب يميز ابتكار الاسترولاب المكمل وكان عبارة عن قرص معدني مقسم الى ٣٦٠ درجة ، وبه أجزاء يقال لها « الملافة » حلقة يعلق بها رأسيا ، =

ثم تمكن اسحق نيوتن Issac Neuton فى تاريخ لاحق من تصميم وتقدير آلة السدس الحديثة Sextant ، وقد طرأت عليه تطورات أخرى ، كان أهمها على يد الانجليزى جون هادلى John Hadley عام ١٧٣١ م ، وقد كانت هذه الأجهزة خشبية ، ثم استخدمت المعادن ومن أهمها النحاس والبرونز أوائل القرن التاسع عشر (٩٩) .

أما البوصلة ، وهى التى أثير الجدل التاريخى حول موطنها الأصلي ، الصين أم بلاد العرب ، وإشارة دوائر المعارف الى غموض أصل مقابله الانجليزى Compass (\*) البعيد عن اللفظ عند العرب « بيت الابرة » أو « الحقة » أو « الدائرة » ، وفى الإيطالية Bussola ، فقد انتهى الدكتور أنور عبد العظيم فى نتائج تحقيقاته التاريخية ، الى أن العرب هم الذين عرفوا خاصية مفتحة الابر وقطع الحديد بحجر المغناطيس منذ القرن التاسع الميلادى ، على نحو يسبق أقدم نص صينى معروف لخاصية المغنطة بنحو قرن من الزمان ، وأن العرب والفرس قد استخدموا الابرة المغناطيسية فى

= « الروة » تشبك فيه الحلقة « الكرسي » جزء بارز من المحيط « الضادة » مسطرة تدور من المركز على المحيط ، « الهدفتان » وهما منجنتان صغيرتان قائمتان على الضادة بزوايا قائمة بكل منها ثقب يقابل ثقب الأخرى ، ثم « قوس الارتفاع » وهو المرسوم على ظهره الأجزاء ، ثم منطقة البروج التى عشر قسما غير متساوية بها أسماء الأبراج السماوية ، وتقوم نظرية العمل على أساس إسقاط أشعة الشمس التى تلتقي بالثقبين وتبعا لمروره بهد تحريك الضادة ، وما يقع عليه طرفها من الأجزاء يكون الارتفاع ، وقد عدلت الأشكال الحديثة فى آلة السدس ، كما استخدمت منها مرأتين عاكستين فضلا عن استخدام المعادن والمعادلات الحسابية .

٥ - أنور عبد العظيم : المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية « تاريخ البحرية » ، ص - ص : ٢١١ - ٢١٤ .

(٩٩) للمزيد : نفس المرجع والصفحات ، - أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى ( ١٩٥٩ ) ص : ٦٠ ، - محمد كمال عباس الديدى : لمحات من تاريخ بعض الآلات والأجهزة البحرية ، الاسطول : المجلد ٣٠ السنة ٩ نوفمبر ١٩٦١ ، ص - ص : ٥٨ - ٦٤ ، - محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص : ١٩ ، ٢٠ ، - وضاح أحمد فهمى : « المجمع الملاحي » ، الاسطول : المجلد ٧٣ السنة ٢١ فبراير ١٩٧٣ ، ص - ص : ٩٨ - ١٠١ .

(\*) يذكر البعض أن أقدم تعليمات للملاحة صدرت باسم Compasso كانت عام ١٢٥٠ هـ ، وكانت خاصة بالملاحة فى منطقة البحر المتوسط ، كما أن أول من ذكر شيئا واضحا لديهم عن الابرة المغناطيسية كان الكسندريكس Alexander Necham سنة ١١٨٧ م ، وكان الملاحوون قبل هذا التاريخ يعلمون انها تشير الى النجم الدليل Lade Star ، ويميزون ذلك الى ما أسموه عاطفة الحب الشديد Falling in Love بين الابرة واتجاه النجم .

- أحمد طه الجندى : « صفحات من التاريخ » : الاسطول : المجلد ٢٠ السنة ١ أكتوبر ١٩٥٧ ، ص : ٧٨ .

الملاحه لأول مرة ربما في القرن العاشر الميلادي ، ثم شرعوا في تطويرها ، الى أن كان التطوير الهام على يد أحمد بن ماجد في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي ، وذلك بتجليس الابرة المغنطة على محور لتدور أفقيًا فوق قرص دائرة الرياح ويثبت الجميع في « حقة » أو « صندوق » ، ثم انتقلت فكرة الابرة المغنطة التي كانت تطفو فوق الماء - وكانت تستعمل لدى العرب قبل تطوير ابن ماجد - الى أوروبا خلال الحروب الصليبية الأولى ، وتطورت الى ما يشبه حقة ابن ماجد لدى الإيطاليين في أوائل القرن السادس عشر الميلادي ، ولذلك فإن كلمة *Bussola* الإيطالية تعني « الحق » أو « الصندوق » ، وأطلقت على أول آلة عرفت من هذا النوع على يد الربان الإيطالي فلافيوجيولا *Flavio Giola* بينما كان اللفظ الفرنسي *Calamite* ويعني البوصلة ، مقابلا لما كان معروفا قبل التطوير ، ويطلق على الضفدعة ، وتفسيره الصورة القديمة التي كانت تبدو عليها الابرة المغناطيسية التي كانت تثبت على عمودين في ماء ، وشابهت هيئتها الضفدعة ، ومن ثم فاللفظ الإيطالي هو المرادف لما عناء ابن ماجد .

أما بالنسبة للانجليزية *Compass* فليس بها نفس دقة مدلول اللفظين ، لأن العرب ميزوا مدلوله عن اللاتينية بقولهم أنه يقصد به خرائط كانت توقع عليها الاتجاهات البحرية في خطوط موازية لاتجاهات البوصلة ، ومن ثم لم تكن البوصلة ذاتها ، وإن ذلك كان مستمدا من نتائج عملها (١٠٠) .

وتذكر البحوث البحرية أن البوصلة كانت مقسمة الى درجات وأقسام ، كل منها يحدد اتجاهها الى موقع متميز في السير ، تبعا لحركة مؤشرها من الشمال المغناطيسي ، وقد اعتبرها البعض وسيلة دقيقة لتحديد خط السير واتجاه الأغراض ، وخاصة بعد أن شهدت فنون الملاحة منذ القرن الثامن عشر استخدام العمليات الحسابية في قياس عدادات المسافة والسرعة (١٠١) ، وأن البوصلة قد ساعدت كثيرا في وضع الخرائط الملاحية منذ القرن الثالث عشر الميلادي ، وغدت مع آلة السدس والكرونومتر من أهم مستلزمات الملاحة البحرية (١٠٢) ، وبالإضافة الى ذلك فقد

(١٠٠) د. أنور عبد المليم : مرجع سابق ، ص - ص : ٢١٩ - ٢٣١ .

(١٠١) للزيادة حول الطرق الحسابية لتشغيل البوصلة يمكن مراجعة : - الادمرالية

الإيطالية : الفن البحري المجلد ٢ ، ص - ص : ١٦٠٩ - ١٠٩٠ .

(١٠٢) - أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري ( ١٩٥٩ ) ، ص ص : ٥٩ ، ٦٠ .

- القوتس حبيب صادق : « تاريخ الملاحة » الاسطول : المجلد ٢٧ السنة ٩ ، فبراير

١٩٦١ ، ص : ٤٢ .

استخدمت السفن المصرية نظم الاشارات المتبادلة مع السفن (\*) ، والتي تحقق قنرا من التفاهم الملاحي بين السفن فى عرض البحر منعا للتصادم وكذلك قامت ادارتها باستيراد أدوات اضاءة ليلية لزوم تجهيزاتها •

وإذا كانت الترسانات والورش المصرية ، قد قامت بشراء هذه التجهيزات وتركيبها ، أو التصنيع لبعض ما يلزم ، الا أن هذا العرض يوضح الى حد ما ، الصورة التى بليت عليها السفن البخارية ، من حيث تصميماتها وتجهيزاتها الفنية ، وبما يؤكد السفن التجارية المصرية مع التطور العالمى ، واستفادتها من ذلك فى فترتها •

### رابعا : تزويد السفن بالوقود :

أبرز استخدام البخار أهمية توفير الوقود اللازم لتشغيل السفينة ، وذلك لكون الوقود مصدرا للحرارة التى ينتج عنها البخار من المراجل أو القزانات ، والذي يؤدي بدوره الى تشغيل الآلات ، وقد كان الفحم هو المصدر الذى اعتمدت عليه السفن كوقود ، وبالإضافة الى الفحم كانت توجد عناصر أخرى منها ما يستخدم لزيادة الطاقة الحرارية ، أو يستخدم لصيانة الآلات الحرارية وغيرها ، وتمثلت هذه العناصر فى الزيت الطيب والشحم ، ونظرا لهذه الأهمية ، كانت مسألة توفير الفحم والعناصر الأخرى تستحوذ على اهتمام ادارة البحرية التجارية ، سواء من حيث تدبير مواطن الشراء أو الاستخراج ، ثم وسائل الامداد ، بالإضافة الى مراقبة وترشيد الاستهلاك فى السفن •

فبالنسبة لمسألة توفير هذه العناصر ، يبدو أن الزيت الطيب والشحم كان يتم الحصول عليهما من طرابلس الشام ، أو عن طريق موردين فى الاسكندرية ، وذلك اعتمادا على وثيقة أشارت الى ذلك بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) ، وقد أضافت أن الذى تم شراؤه من طرابلس ، كان أرجح عن الذى تم شراؤه فى الاسكندرية ، وتورد تفسيراً لذلك بخص الأسعار التى تقل بنحو ٣٥ فضة ( بارة ) فى كل أقة من الزيت ، وتشير الوثيقة ذاتها انه تم منذئذ الاستثناء عن شراء الزيت والشحم من الاسكندرية ، ويتم الشراء الموسمى من

---

(\*) يعزى البعض استخدام اشارات الاعلام والرايات وفق نظم ملاحية محددة الى ويدال كينغلت سنة ١٧٨٠ ، ثم طرأت عليها بعض التعديلات ، وتجدر الإشارة الى أن لهذه النظم جداول يزود بها الملاحون ، وللمزيد عن نماذجها •

— الامبريالية البريطانية : الفن البحرى العام ، ج ٢ ، ص - ص : ١٩٩ - ١٠٣٧ •

طرابلس (١٠٣) ، علاوة على ذلك جلبت بعض كميات الزيت من البترول الأوروبية .

ولما كان كل من الشحم أو الزيت لا يعتبر أساس التشغيل البخاري مقارنة بالفحم ، كما أنها أيسر نفلا وأقل حجما واستهلاكاً في السفن ، من ثم زاد هذا من قيمة تدبير الفحم لتلبية احتياجات السفن ، التي استلزمت انشاء مخازن على طول خط سير الرحلة البحرية ، لانه وعلى حد ذكر الوثائق لم تكن مخازن السفن البخارية آتخذ من الاتساع الحجمي الذي يكفي لاستيعاب قدر استهلاكها إبان الرحلة الطويلة ، ولذلك كان يتم انشاء مخازن في موانئ متوسطة تتزود منها (١٠٤) .

أما بالنسبة لتدبير الفحم اللازم ، فقد كان يتم تقدير الكميات المطلوبة عن طريق لجان من البحرية التجارية بإشراف مدير العموم ، ولما كانت الوثائق لم تؤكد توافر كمياته في المناجم المصرية ، على الرغم من بده جهود اكتشافه عام ١٨٤٤ على يد فيجاري بك بالقرب من ادفو في صعيد مصر ، فإن عدم الجسوى الاقتصادية (١٠٥) ، جعلت الأنظار تتجه الى شرائه من الخارج ، وهو ما كان يتم بالفعل في عهدى سعيد باشا وإسماعيل باشا ، ولكن مع ملاحظة ان البحرية التجارية شرعت في عهد أخيرهما في البحث عن مناجم لها في الأملاك العثمانية .

كانت غالبية الفحم المشتري من الصنف المعروف « نيوكاستل » وكانت أنواعه تسمى « هرتل » ، « روست هيل » ( ١٠٦ ) ، وكانت تشير الوثائق لهذه الأصناف أحيانا بمسميات « بكاريهارتلى » ، « وويستهارتلى » ثم « بورسهارتلى » بينما كانت تورد علاوة على صنف النيوكاستل ، صنفا آخر يطلق عليه « الكرديف » .

وقد كان متبعاً للحصول على هذه الأصناف أو الأنواع ، أن يتم التعاقد مع موردين سواء كانوا أفراداً أو شركات ، بموجب عقود توقع بين الطرفين وفق شروط محددة ، وقد أبرز ذلك أحد تلك العقود ، وهو الذى تم توقيعه بين الشركة العزيرية والمسيو برسنج حلاجيان بتاريخ

---

(١٠٣) دبر الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ،

وثيقة رقم ٧١٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ، قرار مجلس ادارة القومية العزيرية .

(١٠٤) للصدر نفسه .

(١٠٥) محمد فليحي عوض الله : قصة الفحم في مصر ، دار الكتاب العربى للطباعة

والنشر ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص : ٥٣ .

(١٠٦) دار الوثائق ( خدمات - مجدية ) : سجل م/٤/٣ قيد التحريات الصادرة

عربى أفرتكى ، نكرة ٥ بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٧٩ هـ ( سبتمبر ١٨٦٢ ) من مدير

الوابورات المصرية الى عثمان قيودان معاون الوابورات المصرية ، ص : ٣٣١ .

١٧ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٤) ، وجاء في تسعة بنود وخاتمة (١٠٧) ، تضمن البند الأول تعهد المورد بتوريد كمية الفحم موضع الاتفاق خلال فترة زمنية محددة طبقا لدفعات شهرية ، وكانت الكمية ستة آلاف طونولاته يتم توزيعها خلال عام من تاريخه ، يواقع خمسمائة طونولاته كل شهر ، وتم المطابقة للكمية الموردة كل أربعة أشهر للتأكد من انها كانت ٢٠٠٠ طونولاته .

أما البند الثاني ، فكان يحدد الأصناف والأنواع ، ومقادير كل منها ، وما يتعلق بالاجراءات تسليمها من أمور ادارية ، وقد جاء به أن الفحم المطلوب يكون مغريلا ، خالصا من الشوائب ، نصف الكمية من صنف الكرزيف والنصف الآخر من النيوكاستل ، وأن هذا الأخير يكون من المعادن المسماة بكاربهازيتي وويستهارتلي وبورسهارتلي .

وفيما يتعلق بالاجراءات فيجب أن ترسل بوليصة الشحن وبرقيتها شهادة تؤكد صحة الأصناف الواردة ويتم تسليمها لممثل الشركة ، وتؤخذ من فنيي الشركة الايصالات الدالة على الاستلام والمطابقة .

وقد تضمن البند الثالث التأكيد على أن التسليم يكون في مخازن الشركة ، ومن ثم يتحمل المورد كافة مصاريف النقل ، وكان يتم مراعاة ذلك عند احتساب سعر التوريد ، وقد جاء في البند الرابع ان السعر في هذه الحالة كان باعتبار الطونولاته الانجليزية وثمن الواحدة أربعون شلن ، أما الدفع فقد أشار له البند الخامس بأن يتم في خلال ثلاثة الى خمسة أيام ، ثم نظمت البنود التالية الاجراءات القانونية التي يتم اللجوء اليها عند حدوث منازعات ، حيث يتم الاحتكام الى مجالس التجار العثمانية ، وأنه من حق الشركة فسخ العقد من جانب واحد ، اذا وقعت أحداث دولية تحول دون التوريد ، مع عدم دفعها ما تبقى من اثمان .

أما اذا أريد التجديد فيتم الإخطار من الطرف الذي يرغب في ذلك قبل انتهاء الفترة بشهرين ، ويتم التجديد باتفاق الطرفين (١٠٨) .

---

(١٠٧) - عريضة مطعنة قراوا للجلس ، ترجمة كونفراو موقع بين الشركة المؤيضة والخارجة برسنج حلاجيان بتوريد الفحم . بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) .  
(١٠٨) المصدر نفسه : ويلاحظ استثماره في التوريد بعد ذلك لسفن مصبلة وابورات البوستره الخديوية ، وان كان قد انخفض سعر الطونولاة الى ٢٩ شلن ، كما أشار العقد الى دلفه ثمان عشرة آلاف جنيه .

- ديوان مية سنية : مطعنة ٤٨ مية ترمي ، ترجمة وثيقة باللغة التركية رقم ٤٨/٢ بتاريخ ٥ محرم ١٢٨٨ هـ ( مارس ١٨٧١ ) من بارسنج حلاجيان الى العلية .



فإذا كان هذا التعاقد قد تم مع أحد الموردين للعزيزة ، فإن الشركة ذاتها قد شهدت تعاقدات مع آخرين ، ففي وثيقة بتاريخ ٢٥ صفر ١٢٨٥ هـ ( ١٠ يونيو ١٨٦٨ ) جاءت التفاصيل التالية ( ١٠٩ ) : -

بارة قسري اقة تونيلاطة  
٣٦ ١٢٢٨٥٢٣ ٧٧٠ ٧٢٣٧  
مشتراه بواسطة توكيل الشركة في  
لندن بمعرفة الوكيل عبد الحميد بك  
بارة قرش  
سابقا ، ثمن التونيلاطة ٢٩ ١٦٩٠ .

٠٢ ١٠٠٠٢٨٠ ٥٣٥ ٥٨٨٣  
ثمن ونولون ومصاري فحم ورده  
الخواجه يعقوب منته في غاية جا  
( جمادى ثاني ) ١٢٨٣ هـ بما فيه  
بارة قرش  
القومسيون ١٢ ١٦٥٤٥ ، ثمن  
بارة قرش  
التونيلاطة ٤ ( ٥ ) ١٧٠ .

٣٧ ٥٥٣٥٧٦ ١٣١ ٣٨٥٧  
فحم مشتري بمعرفة الشركة بالاسكندرية  
من الخواجه وكسن .  
٣٢ ٧٠٣٧٥٥ ٥٩١ ٥٠٢٢  
فحم مشتري بمعرفة الشركة بالاسكندرية  
من الخواجه باركر وشركاه .  
٣٣ ١٥٨٥١٥ ٤٤٥ ١١٤٤  
فحم مشتري بمعرفة الشركة بالاسكندرية  
من الخواجه وكسن .  
٣٠ ٥٩٥٢٣ - ٤٤٠  
مشتري من الخواجه بولاك .  
٣٠ ٢١٠٤٤٠ ١٧٢ ٢٥٥٤  
مشتري من الخواجه سينادنيوه .  
٣٥ ٥٠٣٥٣ - ٣٢٣  
مشتري من الخواجه بولورج .  
١٢ ٧٨٠٥٥ ٧٩٠ ٥٧٦  
مشتري من الخواجه بولاك .

وبالإضافة الى هذه التفاصيل وجدت اشارات لخواجهات آخرين منهم  
تكردي لامبير ، ديرفيو ، أوبنهايم فورج وشركاه ، كذلك اشارات أخرى

( ١٠٩ ) - عزيزة : محطة الوايورات ( ٤ ) ١٨٦٩/٦٨ ، ملف صفر ١٢٨٥ هـ ،  
تشفوف بيان الفحم للمشتري لزوم وايورات العزيزة توت ١٥٨٣ .  
( ★ ) كانت توردها الوثائق ( - ) وهي رمز الى نصف القرش - الذي كان ٤٠ غصة  
او بارة - ومن ثم = ٢٠ بارة .

لشراء الفحم بالممارسة في توكيل طرابلس الشام (١١٠) ، وتزود السفن بالفحم من مخازن الشركة الانجليزية P & O في بومباي وعدن وراس الرجاء الصالح وجبل طارق أثناء الابحار المؤقت (١١١) ، حيث لم تكن توجد مخازن للبحرية المصرية .

الملاحظ من هذا جميعه عدة امور منها : أولا : في غيبة وجود انتاج مصري ، كانت عمليات توريد الفحم مجالا يحتكره الأجانب ، ثانيا : أضلت ظروف الاستخدام البخارى السماح بتحويل الوكلاء الملاحيين امكانية اجراء الشراء ، وذلك لتخزين الفحم في عدة موانئ ، وكما هو معلوم فان الفرمانات السلطانية كانت تمنح البحرية التجارية الحق في انشاء مخازن لها في الاملاك الثمانية ، وكذلك اعفاء الفحم من دفع الرسوم الجمركية في موانئها (١١٢) .

ولما كان الفحم يمثل مسألة جوهرية ، وبلدت الحاجة اليه ماثلة في الأرقام الكبيرة التي احتاجتها السفن البخارية ، من ثم حاولت الادارة تنفيذ اجراءات تستهدف ترشيده استهلاكه من جانب ، والعمل على توفيره محليا من جانب آخر .

ففي الجانب الذى كانت له آثاره الايجابية في ترشيده الاستهلاك ، كان المتبع هو اجتماع لجنة فنية من مدير العموم ومفتش الواپسوات والباشمهندس وبعض المهندسين وذلك لتحديد معدلات الاستهلاك من المقادير اللازمة للاستهلاك كل ٢٤ ساعة حسب قوة كل سفينة على حدة (١١٣) ، وعن طريق ذلك كان يتم تقدير المطلوب لكل رحلة بحرية

(١١٠) - للصمد نفسه ، - ( مجيدية ) : سجل م/٨/١ قيد التصريرات الصادرة بحري الرنكي ، بتاريخ ٢١ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الخواجات ديرليو بمرسيليا ، - لمره سايرة بتاريخ ٢٢ صفر ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى الخواجة فخرمن بالاسكندرية بخصوص توريد فحم ، ص : ٣١٧ ، ٣١٨ .  
- سجل م/٣/٤ ، بتاريخ ١٠ أغسطس ١٨٦١ ، من الخواجات ديرليو الى المدير ، ص : ١٤ . - سجل م/٥/١/٦ بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٨٦٢ من الخواجات باركر وشركاه للمدير ، ص : ٧٠ .

(١١١) - ( ديوان مية ) : دفتر ١٨٨٤ اوامر ، رقم ٢٥ بتاريخ ٣٦ وجب ١٢٧٢ ( مارس ١٨٥٦ ) امر كريم الى ديوان عموم بحرية بخصوص دفع اثمان فحم للشركة الشرقية ، ص : ٧٠ ، - ( مجيدية ) : سجل م/٢/٦ ، بتاريخ ١٥ شعبان ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من المدير الى ابراهيم واصل قبودان سوادى وابور حجاز في عدن ، ص : ١٣ .

(١١٢) دار الوثائق ( محفوظات المزينة ) : « فرمان تاسيس المجيدية » و « فرمان تاسيس المزينة » .

(١١٣) من مقادير استهلاك كل سفينة من الفحم في ال ٢٤ ساعة ، يمكن مراجعة ملحق رقم ( ٤ ) ( بيانات السفن ) .

تبعا لفترتها الزمنية (\*) ، وتتم مراقبة هذه الأمور من خلال سجلات ودفاتر الوكلاء وأخطاراتهم لديوان العموم ، أما بالنسبة للسفن فكانت توجد سجلات عمدة ، ثم دفاتر يومية توضح بيان تفاصيل الاستهلاك تبعا لساعات التشغيل لكل يوم على حدة ، ويعتصمها قائد السفينة ، وكانت مراجعة المعدلات تتم بمعرفة اللجنة كل ٦ شهور (١١٤) .

وقد وجدت بعض التعليمات التي كانت تصدرها الإدارة لترشيد استهلاك الفحم والزيت والشحم ، منها التنبيه على قادة السفن باستخدام الأشرعة في حالة وجود رياح « موائية » تدفع السفينة للسير بسرعة تقارب سرعة الواوور ، وفي هذه الحالة لا يتم تشغيل الماكينة ، حيث كانت السفن تجمع بينهما معا ، وكثيرا ما كانت توصيهم بالاقبال من تشغيل الماكينات ، ولكن بما لا يترتب عليه تأخير في الرحلة .

وقد قررت جمعية الشركة المصرية في سياحة السفن تشجيعا لأطقم السفن في هذا الجانب ، أن ما يتم توفيره من استهلاك الوقود وبدون تأخير أو تقصير في العمل ، كانت تخصص منه نسبة يتم توزيعها على الطاقم (١١٥) ، وقد استمر ذلك في الميزية ، وقد سبق تناوله في الأجور والمكافآت ، وكان هذا من شأنه الإقلال من استهلاك الوقود من جانب ، وحصول العاملين بالسفن على مكافآت مادية تدفعهم للمزيد من العمل من جانب آخر .

أما بالنسبة لمحاولة توفير إنتاج الفحم لحسابها ، فانها لم تكن سوى مجرد محاولات لم تكلل بالنجاح ، وقد اعتمدت في مجملها على كون البحرية التجارية المصرية من المشروعات المصرية التابعة للشمانية ، ومن ثم تمت الموافقات الشاهانية على بحثها عن الفحم في الأملاك الشمانية ،

(\*) على سبيل المثال كان استهلاك البخارية « حجاز » عن الفترة من أول أغسطس ١٨٦٠ إلى ٢٨ أبريل ١٨٦١ أى منذ توجهها الى يومية للإصلاح وحتى عودتها للسويس ١٠٠٤ تونيلاطة فحم ، بينها ١٢١ بالسفينة ، ٣١٨ عند قيامها من السويس ، ١٥٠ من عدن ذهابا ، ٢٥٠ من يومية ، ١٦٥ من عدن ايابا ، - دار الوثائق (مجيدي) : سجل ١/٢/٧٠ ، نمرة ٣٧٦ بتاريخ ١١ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى سواري واهور حجاز ابراهيم واصل قيودان .

(١١٤) - ميزية : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، ملف قرارات ١٢٨٥ هـ ، وثيقة نمرة ١٧/٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) قرار مجلس ادارة الميزية .

(١١٥) - : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) : قرار جمعية القومانية المصرية ، البند الخامس .  
- المصدر نفسه ، - وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، قرار جمعية القومانية المصرية .

من ذلك حصول الشركة العزيرية على فرمان سلطاني اواسط ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧) ، بالموافقة على إستخراجها الفحم من موضع يقال له « درانيتا » بالقرب من سلاتيك ، بأمتياز لمدة تسعين سنة (١٩١٦) ، وقد جاءت هذه الموافقة أثر مكاتبات من اسماعيل باشا الى كامل بك « القيوكتغدا » والباب العالي ، بدأها لهذا الغرض في ١٠ جمادى ثاني ١٢٨٢ هـ ( أكتوبر ١٨٦٥ ) ( ١١٧ ) ، وقد جاءت أخبار هذا المعدن أنه كان من الفحم الحجري وقد كشف عليه بواسطة ذوى المعارف من المصريين و منهم بعض الانجليز ، ووجد أنه يكاد يساوى في جودته فحم نيوكاستل ، وذلك حسبما ذكره شريف باشا في تقريره الواردة بالوقائع المصرية في ١٧ يونية ١٨٦٧ ، والذي جاء به أيضا رأيه بأن هذا المعدن لا يمكن انكار فائدته للشركة ( ١١٨ ) .

ومن المرجح أن الشركة على الرغم من ذلك ، لم تتخذ الاجراءات الفورية لاستغلال المنجم ، لأنها بعد نحو العلم من الموافقة السلطانية ، شرعت تتداول في امكانية استخراجها ، وهذا اتضح من تقرير مجلس الادارة في اجتماع بتاريخ ٣ يناير ١٨٦٨ ، الذي أرجأ بحث الموضوع لاجتماع الجمعية العمومية التي قررت انه يمكن استخراج الفحم بتلك الجهة ، وأوضح قرارها ان انتاجه يبلغ نحو ألف تونيلاطة يوميا وان مصاريف تشغيله نحو ٣٥٤.٠٠٠ ليرة ، وبما أنها ٥١.٠٠٠ تكلفة أربعة وابورات و طلبات وعربات وجنازير وغيرها ، ثم ١٢.٠٠٠ مباني وانشاءات للعمال ، ٢٦٣.٠٠٠ تكلفة انشاء سكك حديدية بطول عشرين ميلا وبها ثلاث وابورات ومائتا عربة نقل ، وأخيرا ٢٨.٠٠٠ عمارة اسكلة ، أى لاصلاح وتعمير الميناء ، بينما قدر الايراد السنوى بنحو ٢٧.٠٠٠ ليرة .

ولما رأت الجمعية العمومية كثرة المطلوب ، قررت تأجيل التنفيذ الفوري ، وطالبت بتشكيل لجنة للبحث والدراسة من مهندسي الأشغال العمومية ، ويلاحظ انهم كانوا من بين اعضائها أي المساهمين بالشركة ، ولذا كان قرار الجمعية أنهم يعملون مجاناً خلال شهر واحد من الفحص ، على ان يعرض تقريرهم على جمعية عمومية تالية تعقد فوق العادة ( ١١٩ ) .

( ١١٦ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : المخططة الأولى ، وثيقة نمرة ٢٩ بتاريخ ٢٥ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٨٢ هـ ( مارس ١٨٦٧ ) من الداخلية الى عموم القومانية العزيرية . ( ١١٧ ) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ص : ٣٨٠ . ( ١١٨ ) دار الوثائق ( محافظه الأبحاث ) : مخططة ١٣ وقائع . ملف وابورات . مستخرج من الوقائع المصرية العدد ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ . ( ١١٩ ) - خدمات - عزيرية : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٨/٦٨ . ملف قرارات ١٢٨٤ هـ ، وثيقة نمرة ٥٢٧٩ بتاريخ ٤ رمضان ١٢٨٤ هـ ٣ يناير ١٨٦٨ . مطهر اجتماع مجلس ادارة العزيرية وفي المصدر نفسه كالمه هذه اللجنة تتكون من : فنجري بك ، وعمل =

وقد مضت الإجراءات في تشكيل لجان وانتظار تقارير دون اتخاذ خطوات عملية نحو تمويل المشروع ، ولذلك لم ترد إشارة للتنفيذ ، حيث أوضحت قرارات الشركة التالية سوء مركز الشركة المالي ، الأمر الذي سار بها نحو إقلال النفقات نظرا لما أصابها من خسارة في أعقاب انتكاسة القطن ، علاوة على سوء الإدارة ، ولذلك تم تشكيل قومسيون شرح في تقريره المؤرخ ٢٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) الأوجه التي تم التوفير من خلالها ، وكان ما يخص القمح منها مبلغ ٣٦٠٠ جنيه فروق في أسعار التوريد ، لأنهم كانوا يشترونه بالممارسة ، بينما أجرى القومسيون ذلك بالناقصة ، ١٦٠٥٠ جـ في تكاليف النقل نتيجة عدم استخدام السبك الجديدة بين الاسكندرية والسويس والقاهرة ، وقد استعاض عن ذلك بوابورات الانجرادية وأنشاء مخازن في بور سعيد والسويس تتزود منها السفن مباشرة ، أو تنقلها للموانئ الأخرى ثم ٤٠٠ جنيه عما يمكن توفيره من أجرة كانت تدفع للقبائية الذين كان يتم استئجارهم من الخارج والاستعاضة بتعيين أعداد منهم ضمن عمالة الشركة ، ولقد القومسيون أن هذه البنود مع آخر خاصة بالزيت الطيب والشحم تبعا لفروق الأسعار ، قد وفرت مبلغ ٢٥٧٠٠ جنيه ( ١٢٠ ) .

وإذا كانت ثمة ملاحظات يمكن الوقوف عليها فهي كما يلي : -

أولا : أنه وجد بالفعل تشجيع خديوى وسلطانى للبحرية التجارية فيما يتصل بالقمح والتموين ، وهو ما نلاحظه سواء في الإعفاءات الجمركية أو امتيازات إنشاء المخازن ، أو المناجم ، وبالمناصفة بقيل الحصول على امتياز قمح سلانيك ، بذلت محاولات مصرية للبحث عن القمح في الجديدة باليمن ، وذلك اثر اشاعة عن وجوده ، وأرسل إسماعيل باشا لهذا الغرض رسالة إلى والى اليمن فى ١٠ جمادى الثانية ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) يرجوه تبسيط مهبة البعثة التي أوفدت على باخرة خاصة برئاسة أمين بك ، وكذلك أرسل فى التاريخ ذاته مكاتبة مشابهة إلى إسماعيل صادق بك قائد العساكر المصرية بالحجاز للمساعدة ( ١٢١ ) ، وقد قرر أحد الباحثين أنه ثبت عدم وجود القمح ومن ثم اتجه للشراء من الخارج ( ١٢٢ ) ، وهذا يكشف عن الجهد الخديوى فى اهتمامه بشئون السفن .

= أفندى عيسى ، وقد كانا ضمن لجنة القمح الأولى ، ثم ضم لهما كل من السيد بك إياقة ، على بك والغب ، إبراهيم أفندى للويسل ، مسيو موشكور ، مسيو دوفالك .

( ١٢٠ ) — : بيان ما وفره القومسيون ( ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ) .

( ١٢١ ) هـ : شوقي الجبل : الوقائق السياسية ٠٠ ، ص : ٤١٩ .

( ١٢٢ ) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٨٣ .

**ثانياً :** عمليات الشراء ذاتها التي كانت تتم بالممارسة ، ومع غالبية أجنبية ويدون اجراء مناقصات ، تكشف عن ممارسات ادارية خاطئة ، فهذه الممارسات كانت تتم بأسعار أعلى ولم تكن لها ضرورة ملحة ، لأن الكميات كان يتم تقديرها سلفاً ، ولا يعاد النظر في معدلات استهلاك السفن الا كل ستة أشهر ، أى توجد فترة زمنية كافية لاجراء المناقصات ، ومن ثم كان هذا الاجراء يمثل خسارة للشركة وكسباً للموردين ، وليس أدل على ذلك أكثر مما يورده التقرير ذاته بالنص بالتالى : -

«... الذى صار مشتراه من صنف الفحم بمعرفة النظارة فى إسكندرية أرجع من ما صار مشتراه من توكيل لوندرة ( لندن ) ومع ما صار احضاره بمعرفة الخواجه يعقوب منتشه بالتوصية ، فى كل توبلاطة ستة شلن تقريباً ، وأرجع مما صار أخذه من الخاجة بارستنج بالاستانة وأزمير فى كل توبلاطة ٤ ، ٥ شلن تقريباً ٠٠ » ( ١٢٣ ) .

**ثالثاً :** أن سوء الادارة يكشف عن أمرين : اما الجهل بما تتطلبه ادارة مثل هذه المشروعات وذلك لقلة الخبرات المكتسبة لحدادة عهد تنفيذها فى مصر ، ولكن هذا موضع تحفظ لأن القومسيون الذى أقدم على اجراء الاصلاحات ، كان من تشكيل الجمعية العمومية ، ومن ثم فالرأى الأرجح أن المسئولين عن أمور الوقود لم يكونوا ذوى الكفاءة ، وحتى هؤلاء الكفاء جاؤوا فى وقت كانت تسير العريضة صوب التصفية .

وأما الأمر الثانى الذى يمكن الوقوف عليه بجلاء فهو رضوخ الادارة للتوريدات الأجنبية ، أو بالأحرى بما الأجانب محتكرين توريد الفحم ، ومن ثم كانت لديهم القدرة على التحكم فى أسعاره ببعض التنسيق فيما بينهم ، وساعدهم على ذلك فشل الادارة فى خلق المنافسات بينهم لصالح البحرية التجارية نتيجة عدم اقدمها على اجراء مناقصات تشارك فيها عدة أطراف ، بالإضافة الى عدم وجود انتاج مصرى يتيح القدرة على المنافسة .

---

( ١٢٣ ) دار الوثائق : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، يسان ما وفره قوميون الادارة ١٢ فى القلمة ١٢٨٥ ( فبراير ١٨٦٩ ) .

## ثانيا : السفن الأخرى

لم يقتصر العمل الملاحي على السفن البخارية والوابورات ، وإنما وجدت وحدات أخرى تعمل في البحر والنيل ، وهذه الوحدات تنضوي على وجه العموم تحت مصطلح السفن بمعنى السفن ، ولكن كانت لها خصوصية التحديد النوعي المستمد من التصميم ، ولنوضح ذلك نشير الى السفن البخارية مثلا ، كانت تتشابه بعض أحجامها ومن ثم أشكالها ، وذات الشيء بالنسبة للوابورات ، وكان ما يميز كلا منها هو الاسم الذي يتم إطلاقه على الوحدة البحرية أو النيلية ، وفي النهاية فكلاهما نوع واحد سفينة بخارية أو وابور نيل ، تتحدد أشكاله تبعا للأحجام .

أما بالنسبة لهذه السفن فإن التشابه هو الذي يسود كل نوع مع اختلاف الأحجام ، ويصبح هذا وبما يتصل به من القوة والتجهيزات هو الذي يميز كل نوع على حدة ، مثلا الذهبية ليست هي الصندل أو القارب أو السنوك أو الفلوكة أو غيرها ، كما أنها ليست الوابور أو السفينة البخارية ، وذات الشيء بالنسبة لأغراض تشغيلها ونطاق عملها فبعضها للبعثات أو الركاب أو هما معا ، كما قد يوافق البحر تشغيل بعضها والنيل البعض الآخر أو هما معا ، بالإضافة الى ذلك طريقة التشغيل فقد يكون بعضها بخاريا أو شراعيا ، يتحرك مستقلا أو مقطورا بالسفينة أو الوابور ، وهذا بالطبع علاوة على أحجام وتصميمات كل منها ، ومع ذلك فإن هذه الأنواع تشترك في نقاط تمتاز بها ، في مقدمتها عدم وجود معلومات كافية عنها فيما تمت مطالعته من وثائق ، ثانيا : جاءت بعض هذه الأنواع متداخلة فيما بينها أحيانا لدرجة قللت من مستوى التمييز ، ثالثا : جاءت اشارات صريحة لاستخدام بعضها في البحرية التجارية المصرية بشق نشاطها البحري والنيلي ، والبعض الآخر جاءت اشارات لتعامله مع البحرية التجارية ، ولكن أملت الضرورة العلمية محاولة فهم ماهيته ، ولذلك يتم تناول هذه السفن تبعا لأبجدية أنواعها . ومع ملاحظة وجود أنواع ومسميات أخرى ، لا يشملها هذا التصنيف البحثي ، لعدم ورودها في وثائقه .

تجمع ذهبيات وذكر النخيل أنها نوع من السفن المخصصة لنقل المسافرين (١٢٤) ، أما كلوت بك فقد ذكر أنها مراكب كبيرة يختلف طولها من أربعين إلى خمسين قدما ، وعرضها من ١٢ إلى ١٥ قدما ولها شراعان لاتينيان (\*) ، وهي تسير بالمجاديف ، ويعدل عدد نوتيتها عدد ما فيها من المجاديف ، فالذهبيات الكبيرة تحتوى من ثمانية عشر جدانا إلى عشرين ، وتصلح في الأصل لنقل البضائع زمن التحريق ، وبمؤخرها غرفتان أو ثلاث للمسافرين ، ولكنها لا تقبل من هؤلاء الا من تكون الأعمال التجارية باعث سفرهم ، ويؤثرون بسببها الأمن والراحة على السرعة في الوصول للجهة المقصودة (١٢٥) ، وقد أضافت د سعاد ماهر أنها كانت ذات مؤخرة أعلى وأعرض من المقدمة ، ويتم زخرفة جوانبها ، وقد كانت تستخدم قديما ، أما بعد ذلك فقد غدت كمنازل نيلية (١٢٦) ، ومن ثم يمكن القول بأن حجمها ونوعية تصميمها كانت تناسب المسافرين من خلال تجهيزها بالغرف ، كما أنها تعمل بالملاحة النيلية عن طريق الإشرعة والمجاديف ، أما مسألة استخدامها فلم يست اشارة كلوت بك كافية للحكم على أنها كانت لنقل البضائع ، وإنما الأرجح للمسافرين بمشغولاتهم الخفيفة وليست التجارات الكبيرة المستقلة للتجار ، كما أن عدد أفراد طاقمها بين ١٨ و ٢٠ فردا .

وفي الوثائق جاءت الإشارة إلى تصنيح الذهبيات في ترسانة بولاق ، كما أنه كان يتم الاجتياح بشكل مظهرها على وجه الخصوص ، وذلك لتوافق انتقالات المسافرين ، من ذلك الإرادة التي صدرت من عباس باشا في سبيد باشا بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٦١ هـ التي ذكر فيها : -

« بلشني إن دولتكم قد عملتم ذهبية جديدة في مصنع بولاق المشهور لعمل الذهبيات البحرية ، فقالوا لنا أن هذه الذهبية صنعها جميل وشكلها لطيف ، فأريد أن أرى مهارة صنعها ولطافة شكلها .. ثم أعينها بلا تأخير .. » (١٢٧) .

وقد وجدت اشارات وثائقية الى أن الذهبية كانت تعمل في نقل الركاب والسياح في المسافات القصيرة والطويلة ، ففي الوقائع بتاريخ

(١٢٤) درويش النخيل : مرجع سابق . ص : ٥٠ .

(\*) أي مثلثة الشكل .

(١٢٥) كلوت بك : لجنة عامة إلى مصر . ج ٢ . ص ص : ٦٧٤ ، ٦٧٥ .

(١٢٦) د سعاد ماهر : مرجع سابق . ص : ٢٤٣ .

(١٢٧) محمد علي : مصدر سابق . ص ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .



١٤ مارس ١٨٧٦ ، أنه كانت توجد ذهبية تعمل بين بولاق الكبير والبرشين ، فتبحر من أولاهما الساعة الثامنة صباحا ، ومن ثانيتهما الثانية بعد الظهر ، كما وجدت أخرى لأجل تعديفة النيل عند حلوان (١٢٨) .

وفي إشارات وثائق الانجرارية ما يفيد إبحار ذهبية تمتلكها مصلحة من أسبوط إلى أسوان بعد أن تم تخصيصها لسفيرة غردون باشا حاكم السودان ، وذلك في نوفمبر ١٨٧٧ ، وقد أشارت الوثيقة ذاتها إلى أنه كان يتم جرها بواسطة المحمودية ، وقد نبه على سوارى الوابور بالانتظار في أسوان ريثما يصل المسيو جانسن بلشمهندس السكك الحديدية السودانية لتوصيلها إلى أسبوط (١٢٩) ، ومن هناك مستقل السكك الحديدية .

ومثلما أشير إلى قطرها بالوابور ، أشارت وثيقة أخرى تاريخها ٤ محرم ١٢٩٤ هـ ( يناير ١٨٧٧ ) صادرة من الترسانة المصرية (الانجرارية) إلى ديوان عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية - لتخصيص الذهبية الموجودة بالانجرارية لانتقالات عمر باشا لطفى مفتش أقاليم قبل وأنه تم قطرها بالوابور المعين للتفتيش (١٣٠) .

ولعل هذه الاشتباكات تكشف عن أن الذهبية كانت تجهز لنقل المسافرين ، وكذلك لكبار الشخصيات ولم تكن بخارية وإنما كلن يتم قطرها بالوابور ، لما نطاق عملها فكان النيل ، ولم توجد ثمة اشتباكات لاستخدامها في الملاحة البحرية ، ولعل استخدام الوابور في قطرها ، ما يثبت استفادة الذهبيات من التطور الذي تم في عالم الملاحة ، وإن كان ليس مباشرة ، وإنما بطريقة غير مباشرة في تحقيق عامل السرعة باستخدام القطر (\*) .

(١٢٨) الوقائع المصرية : العدد ٦٤٨ بتاريخ ١٦ صفر ١٢٩٤ هـ / ١٤ مارس ١٨٧٦ .

(١٢٩) دار الوثائق ( خدمات - مصلحة وابورات البوستة الخديوية ) : سجل م/٣٧/١ ج ٢ ، وارد الفروع لديوان عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية بالاسكندرية ، رقم ٣١٧ في ١٧ جا ( جمادى ثاني ) ١٢٩٥ هـ ( يونيو ١٨٧٨ ) من الترسانة البحرية الانجرارية إلى ديوان عموم ، ص : ٧٥ .

(١٣٠) - : سجل م/٣٠/١ وارد الفروع ، رقم ٧٧٨ بتاريخ ٤ محرم ١٢٩٤ هـ ( يناير ١٨٧٧ ) من الترسانة المصرية الانجرارية إلى ديوان عموم مصلحة البوستة الخديوية بالاسكندرية ، ص : ٩ .

(\*) وجدت تطورات كبرى في القترات التاريخية اللاحقة حتى أصبحت هذه الذهبيات تدار آليا في الوقت الحالي ، مثلما طرأت عليها تطورات في التصميم وذات الشيء بالنسبة لأنواع الأخرى .

تجمع في صيغتي زوارق ، زواريق ، وقد ورد تعريفها على صفة الموم أنها سفن صغيرة (١٣١) ، وعلى الرغم من قدم استخدامها فإن هذه العمومية قد جعلت الابهام يحيط بتوصيفاتها الدقيقة ، فهي عند ابن ماجه حسيما يورد النخيل « ... الزوارق عبارة عن سفن صغيرة تتحرك بالمجاديف وتستعمل في نقل الأشخاص » وفي مواضع أخرى لحمل البضائع ، ووجدت منها بعض أحجام كبيرة بالبحر المتوسط ، وتم استخدامها في الأسطول الحربي ، وفي هذه الحالة يذكر النخيل عن ابن منكلى أنها كانت تجر بأربعة وعشرين الى ثلاثين مجسدا ، وفي حالات أخرى أربعة مجاديف (١٣٢) .

أما الدكتور السروجي ، فقد أشار في تناوله للبحرية المصرية في العصر الحديث ، الى وجود نوع من السفن يعرف « بالزعيمة » ، وأنها من الزوارق الكبيرة الحجم ، ويبلغ طولها نحو اثني عشر ذواعا وتستخدم عادة في نقل الجنود والمهمات ، وتجمع بين الأشعة والمجاديف ، وعملت في البحر الأحمر ، وفي موضع آخر يشير الى أن الفلايك زوارق صغيرة ، تزود بها السفن الكبيرة ، وتوضع على ظهرها لاستخدامها عند الحاجة ، وقد تم بناء ٢٧ ، غشرون منها بالسويس ، ثم يذكر « اذا سكنت الريح وتوقفت السفن تماما عن الحركة ، فإن الزوارق ذات المجاديف تنزل الى البحر ، وتقوم بربط السفينة بالحبال وسحبها الى أن تنشط الرياح » (١٣٣) .

وكما هو واضح فليس ثمة تحديد دقيق لكنه الزورق ، حتى ان كنوت بك أورد عن نوع آخر هو « القايق » أنه من الزوارق الصغيرة ، وذلك بقوله « .. ويتخذ الفلاحون للملاحة في النيل زوارق صغيرة ضيقة نسمى القايق ، وهم يتكلمون فيها من غير تدبر ولا احتياط ، فيحدث غالبا أن تفرق ، فلا ينجو منهم الا النذر اليسير » (١٣٤) .

واذا هذه الآراء (\*) يمكن القول بأن الزوارق كانت من السفن الصغيرة نسبيا ، متفاوتة الحجم ومتعددة الأغراض ، وأن كانت وثائق

(١٣١) - محمد حمدي النواي : نهر النيل في المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة

والنشر ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص : ١٩٧ - محمد علي فهمي : مرجع سابق ، ص : ٤٢٨ .

(١٣٢) دويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ٥٢ - ٦٣ .

(١٣٣) - محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦١٢ ، ٦١٣ .

(١٣٤) كلوت بك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ١٧٦ .

(\*) في المصطلحات البحرية زورق أو قارب . Boat ، قارب التجديف . Canoe

زورق ( حربي ) Craft ثم مقابل آخر للزورق Dinghy ، أما المصطلح (الغ) فهو Boy

- أحمد كمال الطوبجي : الانفراج ، ص : ٥٢ - ٢٤٨ .

البحث قد أشارت الى استخدامها في نقل المهمات والبضائع في النيل ، كذلك من الموانئ الى الداخل ، وذلك حسبما جاء في مكاتبة مدير المرور الى مهرداد الخديوي بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) ، التي يستأذن فيها الجنب العالي في شراء اثني عشر زورقا من الزوارق الجارية انشاؤها على نعة الانجرارية تستعمل في نقل المهمات الواردة من أوروبا (١٣٥) ، وإذا كانت ثمة حقيقة يوضحها هذا النص هي أن الزوارق كان يتم انشاؤها في الترسانات المصرية ، وقد امتلكت الملاحة النيلية أعدادا منها •

### ٣ - سنبيوك (Sambucus) :

تجمع سنابك أو سنابيك ، وقد أوردتها البعوض سميك أو سنبيك ، وتارة سمبوك وسنبوك ، وتارة أخرى صنبق وصنبوق ، وورد أن الأصل فارسي بمعنى سفينة صغيرة تشبه الصفوف ، تفسيرا للمدلول الأصلي للفظ ، الذي يعني طرف مقدم الحافر ، وقيل في تعريبه سنبيك كل شيء أوله وسنبك السيف طرف نصله (\*) ، وصفه البعوض بأنه مدبب المقدم وعريض المؤخر ، وله شراع مثلث ، وقد أضاف المحدثون أنه يعني سفينة كبيرة نوعا ولها شراعان (١٣٦) •

أما بالنسبة لموطن استخدامه ، فقد ذكر النخيل عدة روايات يستنتج عنها معرفة مصر لهذا النوع على حسب إشارة المقريري ، وأما استخدامه الأكثر فقد كان شائعا ببلاد الحجاز واليمن وموانئ البحر الأحمر بالإضافة للخليج العربي ، واستخدامه كان في مصر الإسلامية ملحقا بالاسطول الحربي ، وفي المواقع الأخرى لانتقالات الأفراد والبضائع ، ثم ذكر أن حمولته تتراوح ما بين ٨٠ الى ١٨٠ طنا ، مع وجود بعض أنواعه الصغيرة ، وقد ذكرت د. سعاد ماهر أن جمهور أصحاب المعاجم اللغوية وصل الى تفسير الكلمة من أن السنبوك كان في العصور الوسطى عبادة عن قوارب صغيرة (١٣٧) •

(١٣٥) دار الوثائق ( ديوان مكية ) : مخططة رقم ٣٧ مكية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٣٧/١١٤ بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ من خورشيد مدير المرور العام الى مهرداد الخديوي •  
(\*) فصل السيف : حديقة في أسفل شعبة ، درويش النخيل : مرجع سابق ، هامش ( ٧٠ ) ، ص : ٧٠ •

(١٣٦) نفسه ، ص : ٧٠ ، ٧١ - محمد حمدي المناوي : مرجع سابق ، ص : ١٩٧ ، - د. محمد علي فهي : مرجع سابق ، ص : ٤١٩ •  
- محمد علي الانس : مرجع سابق ، ص : ٣٠٠ ، ٣٠٧ •  
(١٣٧) درويش النخيل : المرجع السابق ، ص : ٧٠ ، ٧١ ، د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٤٨ ، ٣٤٩ •

وفي وثائق البحرية التجارية المصرية ، جاء ذكر السنوبوك في وثائق الجبديّة ، وذلك في مكتبة من مدير الشركة الى وكيلها بجدّة تاريخها غاية من ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) ، ردا على شكوي الوكيل من انه لا يجد احيانا ما ينقله الى الوابور ، ويطلب تخصيص فلوكة بطاقتها من الشركة لهذا الغرض ، فكان الرد ان يرتب له سنوبوك ونفر ريس له من اجمالي جلت بمائة شهرى خمسين قرش ، خلاف اليومية الاضافية أثناء تواجد الوابور ، ويوصيه ان يقوم هذا الريس باحضار الأذنان اللازمة عند الطلب ( ١٣٨ ) .

كذلك جاءت اشارة في قرار الشركة العزيزية المؤرخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) الى ان مفتش الوابورات ، وجد أثناء مروره ان السناييك التي تقوم بنقل الركاب من والى الوابورات بجدة ، يحلث منها مخالفات مع الشركة ، ولذا اتخذت الشركة قرارها بإرسال وابور ومئة صنادل لمسح ونقل البضائع والركاب وغيرها بين الميناء والسفن البخارية ( ١٣٩ ) .

ومن هذه الاشارات وفي ضوء التعريفات السابقة يمكن القول بأن السنايك التي وجدت كانت من السفن الصغيرة التي تم استخدامها في نقل الركاب ومشحوناتهم بين الموانئ والسفن ، لعدم رسو هذه الأخيرة بالمرفأ ، وكان محيط عملها سواحل البحر الأحمر ، ولم تكن بخارية ، كما ان تصنيعها وتشغيلها في ضوء هذه الوثائق كان مقتربا بالحجاز ، ولم تكن تملكها البحرية التجارية المصرية ، وانما كان يتم تشغيلها بالايجار .

#### ٤ - شلوپية ( Chaloupe ) :

جاءت هكذا وفي بعض الأحيان شلبيّة ، شالوبية ، ومن ثم فالجميع شلوپات ، شلبيات ، شالوبيات ، رجع النخيل أخلاها عن الفرنسية Chaloupe بمعنى زورق ، ولكنه أضاف ان المقصود هنا Chaloupe Canonnière أى زورق مدفعية ، تأسيسا على ان لفظ شالوبية يفسر على انه نوع من السفن الحربية الصغيرة المعروفة ، واستنتاجا مما أورده سرهنك من انها كانت اخذت قطع الأسطول العثماني في موقعة « أوزي » البحرية عام ١٠٢٢ هـ / ١٧٨٧ ، وكذلك ذكر ان إبراهيم باشا أمر دار

( ١٣٨ ) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٤/٣ قيد التحريرات الصادرة والواردة عربي ، رقم ٦٩ في غاية من ( صفر ) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل جبديّة ، ص : ٥٩ .

( ١٣٩ ) - ( عزيزية ) : محفظة قرارات مجلس الادارة ، صورة قرار المجلس نمرة ١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) .

صناعة الاسكندرية ببناء ٢٥٠ شالوبة تحمل كل واحدة منها مدفعين لحفظ التوغلات ، وطول الواحدة منها ٥٨ قدما ونصف ، وعرضها ١٤ قدما ونصف ، وارتفاعها خمسة أقدام ونصف ، أما التي كانت مزودة بمدفع واحد فقد كان طولها ٤٨ قدما وعرضها ١٣ قدما ، وارتفاعها خمسة أقدام (١٤٠) .

أما الأتسى فقد ذكر أنّ شالوبة لفظ الفرنجي تعنى سفينة صغيرة (١٤١) ، وهذا يدعم ترجيح أخذها عن الفرنسية Chaloupe بتعنى زورق ، فى حجم السفينة الصغيرة أيضا ، وهذا الترجيح على وجه الخصوص إزاء استخدامهما فى البحرية التجارية المصرية ، حيث جاء ذكرها فى بيان خدمة الفلايك والفسندال والمواعين التي تمتلكها الشركة العزيرية ، وبما نصه تحديداً : « خدمة الشلوبات والمواعين المخصصين لنقل الفحمات ، كل شلوبة أو ماعونة نفر يتولى أمورها » بما يؤكد أنها كانت أقرب للزورق التي توسع فرد واحد القيام بإدارتها ، ولم ترد ثمة إشارة لاية استخدامات بخارية ، وإنما كان عملها ينحصر بين الميناء والوابورات (١٤٢) ، ومع ذلك فلا يمكن الجزم فيما يتصل بعملها فى الأسطول الحربى ، ولكن يرجح وجود النوعين مما الحربى والتجارى مع اختلاف الأبحام ، وأن التجارية أقل حجماً من الحربية ، وكانت تستخدم فى نقل الفحم وأمدادات الثمنين .

وتجدر الإشارة الى أنه قد جاء ذكر الشلوبات أو حسبما أوردت الوثيقة الشلبات فى مواضع أخرى ، وكانت تمتلكها المدارة السنية فى نهر النيل (١٤٣) .

#### ٥ - صندل :

تجمع صندل ، وقد تواترت الروايات حول أصل الكلمة ، فمن قائل أن أصلها شلندى وجمعها شلنديات ، ثم خففت الكلمة الى صندل ، وهى سفينة كبيرة الحجم شديدة الاتساع تشبه المسطح ، وكانت تستخدم

(١٤٠) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ٧٢ .

(١٤١) محمد على الأتسى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

(١٤٢) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : مطبعة الوابورات رقم ٤ ( ١٨٦٩/٨٠ ) - وثيقة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ ( مارس ١٨٦٨ ) بيان من عموم القومانية العزيرية خاص بالوابورات والمستطمين .

(١٤٣) - : مطبعة وابورات دون رقم أو تاريخ ، وثيقة دوت مقدمة فى صيغة شكرى من المواطنين حامد على الشريف والحاج عبد الجهرى بكرموز وآخرين ضد خوجة وابور ساعى .  
غير عما حدث منه أثناء انتظار الوابور مرور شلبات المدارة السنية .

لنقل المؤن والسلع (١٤٤) ، بينما قيل أن الشلندى كضرب من ضروب البهمن مشتق من اليونانية ويتخذ أصله في اللاتينية عدة أشكال منها *Chelandium* ، وفي الروسية *Shelanda* وفي الإيطالية *Scialando* والفرنسية *Chaland* ، ويوصف بأنه سفينة ضخمة مسطحة ، وفسر آخرون الكلمة الفرنسية على أنها « ماعون » ، قارب لنقل البضائع (١٤٥) ،

وحول الشيء ذاته ذكرت آراء أخرى أن كلمة صندل ذات أصل فارسي ، وتفسر على أنها نوع من السفن المعاونة الكبيرة ، وأنها كانت عبارة عن قارب طويل قوى ، يشبه قوارب الصيد ، ويشبهها البعض بالنش ، ويرى البعض الآخر ، أنه استمد اسمه من تشابهه بالصندل الذي يليس في القسم ، واعتقد آخرون أنه سمي كذلك بسبب استخدامه في نقل الغلال ، واستنتاجا من الكلمة اللاتينية *Sandalum* نوع القمح ، بينما أشير في مواضع أخرى أن الكلمة منقولة عن التركية ، وقد تفاوتت التوصيفات بين كونها سفينة كبيرة وصغيرة ، واقتربت بالسفن الحربية ، مثلما خصصت للأغراض التجارية (١٤٦) .

وما يمكن استنتاجه أن الصنادل تفاوتت أحجامها ، مثلما تنوعت استخداماتها ، وفي إشارات البحرية التجارية المصرية ما يضيف أبعادا أخرى لتصميمات الصنادل ، حيث جمعت بين العمل في البحر قارة ، والنيل تارة أخرى ، وتفاوتت أحجامها تبعا لحمولاتها ، وبما يفيد تطور تصميمها باستخدام الصاج في الترسانات المصرية ، مثلما تم شراء بعضها المتطور من الخارج .

ففي إشارات اسماعيل سرهنك ما يفيد استخدام الصنادل الكبيرة والصغيرة بالانجرارية في عهد سعيد باشا بقوله : -

« .. وجه محمد سعيد باشا عنايته ببحر ( نهر ) النيل ، وأصلح دار صناعة بولاق وابتاع جملة بواخر وصنادل .. وكان بهذه المصلحة ( الانجرارية ) واحد وستين صندلا ، حمولة أصغرها ١٥٠ أردب وحمولة أكبرها ١٦٥٠ أردب » (١٤٧) .

---

(١٤٤) د. السيد عبد العزيز سالم : البحرية المصرية في العصر الفاطمي ، « تاريخ البحرية » - جامعة الإسكندرية ، ص : ٤٩٩ .

(١٤٥) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص : ٧٨ ، ٧٩ .

(٤٦) للمزيد : المرجع نفسه ، ص - ص : ٨٦ - ٨٨ . اسماعيل سرهنك : مرجع

سابق ، ج ١ ، ص : ٣٢ ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

- د. محمد علي فهمي : مرجع سابق ، ص ص : ٤١٨ ، ٤١٩ .

(١٤٧) اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

ولما كانت موجودات الانجرارية قد آلت الى الميرى في عهد سعيد باشا ، واستمرت كذلك في بداية عهد اسماعيل باشا الى أن نالت الشركة المصرية امتياز تسير سفن النيل ، لما كانت هذه الشركة تقوم باستئجار الصنادل اللازمة من الميرى وذلك قبل حصولها على الامتياز ، تأسيسا على الاشارة الواردة بقرارها المؤرخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) ، التي تفيد أخذ ما يلزم من الصنادل الصاج الموجودة بترسانة اسكندرية لنقل الفحم بالأجرة (١٤٨) ، ولكن يبدو أن اتساع حركة الشركة دفعتها الى اتخاذ قرار بشرائها صنادل ، فقد ورد بالقرار المؤرخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) ، أنه يتم شراء ٦ صنادل حمولة ٨٠٠ اردب ، ولكل منها قلع ( شراع ) واحد قماش ، وذلك من أجل تحقيق سهولة نقل البضائع بالبحرين (١٤٩) .

ولعل هذه الاشارات تكشف عن تطورات استخدام الصنادل في البحرية التجارية المصرية من الاستئجار الى الشراء ، وأنها وجدت بترسانتي بولاق والاسكندرية ، وكانت من الصاج واستخدمت لنقل الفحم والبضائع. أما الاشارة لاستخدامها بالبحرين فهي تفيد استخدامها في نقل البضائع بين الموانئ والسفن الكبيرة .

أما بعد أن تمت الموافقة على امتياز تسير السفن بالنيل ، فقد جاءت اشارات متعددة لوجود الصنادل ، ومنها الوارد في التوافق على البيع والشراء المؤرخ ٢٢ محرم ١٢٨١ هـ/ ٢٧ يونية ١٨٦٤ بين كل من مكرديج قره بيت والشركة العزيزية ، ما ينص على أنه كان ضمن المشتري ، أربعة وعشرون صنذلا حديد حمولتهم مجتمعة ١٧٨٨٠ أردبا ، كذلك كمية حديد من ألواح ومسامير كافية لإنشاء أربعة صنادل حمولة كل واحد منها ١١٠٠ أردب (٥١٠) ، وفي هذا ما يكشف عن استخدامها في نهر النيل ، حيث كانت محاور ملاحه هذه الموجودات - أى تنوع أماكن الاستخدام - بالإضافة الى ذلك استخدام الحديد في صناعتها ، وهي من مصطلحات التطور التي تمت آنذ في عالم الملاحة ، ويرجع أن هذه التطورات بالإضافة الى حاجة الشركة لاستخدامها الصنادل في مناطق أكثر بعدا من النيل

---

(١٤٨) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : المحظية الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية قومية الوابورات المصرية ، البلد الثالث .  
(١٤٩) - : وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) ، قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية ، البلد الحادي والعشرون .

(١٥٠) - : وثيقة بتاريخ ٢٢ محرم ١٢٨١ هـ/ ٢٧ يونيو ١٨٦٤ ، عقد أصل عن تنازل الخوجة مكرديج قره بيت عن موجوداته بتوكيل رسمي عنه الخوجة د. غاسبريان الى الشركة العزيزية ، ومثلها حسين حسين ظاهر الموم .

والمواني، في مصر ، دفعتها لمحاولة تصفيل وابورين ومع كل منهم ستة صنادل في مينائي جدة والسويس لنقل المياه والغمح والركاب والبضائع من والى الواجورات ، واتخذت قرارها في هذا الشأن بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) ( ١٥١ ) ، ولكن تم تشغيل وابور فقط ومعه أربعة صنادل .

ويمكن القول أنه إذا وجد التوسعات الملاحية في تلك الفترة ، كان الإقدام على محاولة إيجاد أعداد كبيرة من هذه الصنادل ضمن آخر من السفن ، سواء عن طريق الشراء من الداخل أو الخارج ، من الجاهزة لدى البائعين ، أو التوصية بتصنيعها ، وفي هذا المجال فإنه بالإضافة للإشارات السابقة توجد إشارات أخرى أحداها بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) تفيد توصية الخوافة أوبنهايم باحضار ١٢٠ صندلا ، منهم ١٠ حمولة كل منهم ٤٠٠ أردب ، ١٠ حمولة ٣٠٠ أردب ، ١٠ حمولة ٢٠٠ أردب ، وذلك خلال أربعة أشهر ، لكي يتم تشغيلهم بنهر النيل ، ولكن يبدو أن الصفة العاجلة جعلت الشركة ، لا تقبل الموعد الذي حددته أوبنهايم للتسليم وهو ثمانية أشهر ، ومن ثم كان قبولها شراء ٥٠ صندلا جاهزة لديه ( ١٥٢ ) ، ثم كانت الموافقة الخديوية بالأمر الصادر في غاية رجب ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) ، على بيع موجودات مصرية للعزيرية منها ٧٥ صندلا ( ١٥٣ ) ، كذلك اتخذت قرارا بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) باحضار ٥٠ صندلا انجليزيا من شركة P & O ، وذلك عن طريق عبد الحميد بك وكيل العزيرية في لندن ( ١٥٤ ) ، ولم ترد هذه المطلوبات بأكملها ، ولذا قامت بشراء أعداد أخرى من جهات متفرقة ، وقد بلغ اجمالي العامل منها بالبحرية التجارية ٢١٨ صندلا ، منها ٣١

---

( ١٥١ ) - : محفظة قرارات مجلس الإدارة ( ٦٥ - ١٨٦٧ ) ، وثيقة نمرة ١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان هـ ( يناير ١٨٦٥ ) صورة قرار مجلس ادارة قومية عزيرية مصر ، باعتماد اسماعيل راعب في ٨ ( رمضان ) ١٢٨١ هـ .  
وقد عقلت مناقصة لتوريد هذه الصنادل ، وكانت بحمولة ٣٠٠ أردب لكل منهم ، وكان ثمن الواحد ٩٠٠٠٠ سمسون ألف قرش ، وكان من شروط المناقصة تسليمهم بالسويس . - المصدر نفسه : وثيقة نمرة ٤٣ بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) ، قرار مجلس الادارة .

( ١٥٢ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : المحفظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ( ٣٦٠٩٣ بالدار ) بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية العزيرية المصرية ، البند الثالث .

( ١٥٣ ) - محفظة تراجم دفاتر ( ٦٥ - ١٨٦٧ ) ، وثيقة نمرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، ١٢٨١ هـ ، صورة الأمر الكريم الصادر للمالية .

( ١٥٤ ) - : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٥ ، وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومية العزيرية المصرية .



بالبحر المتوسط ، ٤ بالبحر الأحمر ، ١٨٣ بنهر النيل ، وكان بيان هذه الأخيرة حسب جهات الشراء كما يلي (١٥٥) : -

عدد	٧٣	مشتراه من الميرى
	٢٢	مشتراه من مكرديج قره بيت
	٥٠	مشتراه من الخواجة أوبنهايم
	٣٦	مشتراه من القومانية الشرقية P & O
	١	مشتراه من الخواجة تشو *

وكما هو ملاحظ فإنه بالرغم من تشغيل هذه الصنادل في كل من البحرين ونهر النيل ، إلا أن استخدامها كان في النهر يفوق البحرين ، وذلك لكونها أقرب للمواعين التي تسع حمولات أكبر في نقل البضائع الداخلية ، علاوة على توافق عملها مع الظروف الملاحية في النهر \*

أما بالنسبة لرصد الصورة العامة لتجهيزاتها وتصميماتها ، فإنه لم ترد وثائق تفصيلية لكل صندل على حدة ، وإنما جاءت في صورده اجمالية لبعضها ، ففي توصية العريضة لوكيلها في لندن عن المواصفات المطلوبة ، جاء في قرار مجلس الإدارة ، أن المقدّر لحمولة ألف أردب ، يكون طوله على الكويرته من القش للبروة ١٢٠ قدما (\*) ، ومن القرنية بوصة قدم

للبروة ١١٣ر٣ قدم والعرض من ير الصاج (\*\*\*) ٨ ٢٠ ومن أوغسية بوصة قدم  
العنابر (الداخل) ٥ ٢٠ ، وعمقه من الوسط ٦ ٦ ، ومقدار انغماره بوصة قدم

في الماء من ١ ١ وهو فارغ ، إلى ٦ ٤ وهو مشحون ، ويكون بكل صندل أربعة عنابر بأغظيتهم ، ولكل عنبر طلبية كرجة لنزح مياه النتينة (النشح) ، ولكل صندل أحزمة أى رباطات من الداخل والخارج (١٥٦) .

وقد أورد سرهنك أبعادا أخرى لتلك التي كانت حمولتها من ٥٥٠

بوصة قدم بوصة قدم

إلى ٦٥٠ أردبا ، بقوله ان مقدار انغمار كل منها من ٥ ٣ إلى ٦ ٥

(١٥٥) = : مخططة وابورات ١٨٦٩/٦٨ ، قائمة تضمّن موقمة من المهندس بريز لموجودات

المريزية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ .

(\*) أى على السطح من للتقدم للمؤخر .

(\*\*) أى من خارج الصاج .

(١٥٦) دار الوثائق (خدمات - عريضة) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٥ ،

وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٨ شبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) سورة قرار مجلس اداوة المريزية .

وعرضها من ١٨ الى ٢٤ر٢ قلما بينما كان الطول من ٦٤ الى ١٢١ قدما (١٥٧) ، واذا ما قورنت هذه الأبعاد بتلك التي سبق تناولها في السفن البخارية « الوابورات » ، لتبين ان الصنادل كانت تقارب في حجمها المسطح طول وعرض الوابور ، ومن ثم بدت أهميتها في النقل ، بالإضافة الى سر تخصصها النوعي ، أما بالنسبة لطاخم العمالة ، فتفيد الوثائق بأن أعدادها ، كانت تختلف في تلك التي تسير بالقطر في الوابور ، عن التي تسير بالشراع ، ففي اشارة لبيان ١٨٣ صنفا بالانجرارية ، كان ذلك كما يلي (١٥٨) :-

عند	صنادل بالقطر
٢	مرتب لكل منهم ريس ونفر بحري
٥١	مرتب لكل منهم ريس وثلاثة أنفار بحرية
٦٧	مرتب لكل منهم ريس وأربعة أنفار بحرية
٢٧	مرتب لكل منهم ريس وخمسة أنفار بحرية

— ١٥٨

#### صنادل مسيرهم بالشراع أي بدون قطر

- ١٥ حمولة ١٠٠٠ أردب لكل منهم ريس ونفر مستعمل ( مستخدم )  
وعشرة أنفار طوايف بحرية .  
١٠ حمولة ٧٠٠ أردب لكل منهم ريس ونفر مستعمل وثمانية أنفار  
طوايف بحرية .

— ٢٥

ويرجع أن هذه الصنادل قد عرفت التخصص النوعي ، حيث أشير الى أن ثلاثة من الألفي أي حمولة ألف أردب كانت اسطبلات لنقل الخيول ، وفي ضوء هذه الاشارات يمكن القول ، بأن الصنادل ، كانت تختلف أحجامها وحمولاتها ، وكانت تجمع بين تجهيزها للقطر والعمل المستقل بالشراع ، ولكنها لم تستخدم البخار آنذا ، على الرغم من استخدام الحديد والصاج في تصنيعها ، وكانت تختلف أعداد طاقمها ، كما تم تشغيلها في البحر في نقل البضائع ، كذلك تجدر الاشارة الى أنه في ضوء وثيقة مؤرخة ١٣ ديسمبر ١٨٧٩ ، فإنه تم استخدام بعضها مقطورا بالوابورات في نهر النيل في أعمال البريد ، والنقل في خطوط سير منتظمة (١٥٩) .

(١٥٧) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص ٥٣ ، ٢٧١ ، ٢٧٣ .  
(١٥٨) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : للمخططة الأولى ، ملف ٦ ، محضر الجمعية العمومية المنعقدة يومي ١٧ ، ١٨ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) ، ص ٦ .  
(١٥٩) - مصلحة وأبورات اليوسنة القبطية : سجل م/٣/٣٠ وارد الفروع للادارة ، رقم ١١٦ بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٨٧٩ وارد من الترسانة المصرية الانجرارية ، ص ص : ٨٢ ، ٨٤ .

## ٦ - عقبة :

وتجمع عقبات ، وقد ذكر الدكتور محمد علي فهمي بأن الأتراك العثمانيين هم الذين أدخلوا الكلمة ، وتعني قارباً للنزهة ، وكانت مخصصة في العصر العثماني لركوب الوالي وكبار رجال الدولة وتشارك في احتفالات وفاء النيل كل عام (١٦٠) ، ولم يختلف آخرون كثيراً عن هذا التعريف فيما ذكروه في عدة روايات مفادها أن العقبة كسفينة نيلية ، كانت مصنوعة من الخشب يتم زخرفتها بالألوان والزينة والأعلام ، ولكنهم أضافوا بأنها كانت مركبة كبيرة يجرها رفاص بخاري (وابور) ويتم تزويدها ببعض المدافع وتخصص لركوبة العظام ، وأما التي تشارك في احتفالات النيل ، فقد كانت واحدة تخصص لذلك ، ويقتصر عليها دون سواها (١٦١) ، بينما أشار علي مبارك إلى وصفها بأنها سفن الغلال التي كان يجري تزيينها وتجهيزها للاشتراك في الاحتفال (١٦٢) .

وفي ضوء هذه الآراء تبدو العقبة سفينة نيلية ، كان من إعدادها ما هو مخصص لركوب العظام . ثم نقل الغلال ، بينما خصصت إحداها لاحتفالات النيل ، وفي وثائق البحرية التجارية ، ما يفيد استخدام العقبات في نقل الحجاج ، ولا شك فقد كان مظهرها المزخرف يوافق الاحتفال بهم . وفي موضع آخر أشير إلى استئجارها من بعض الأهالي بالوجهين القبلي والبحري ، وقد جاء ذكر ذلك في كشف محرر ١٥ ربيع أول ١٢٧٦ هـ ( أكتوبر ١٨٥٩ ) عن بيان حركة وابورات الانجرارية ، حيث تضمن قطر وابور القليوبية ثلاث مراكب مشحونة بالغلال ، ثم عقب « ماركة الأديان » محمولاً به الحجاج ، وكان تحت رئاسته سليمان أحمد الباجوري من الباجور ، وفي إشارة بالمصدر ذاته ورد ذكر عقبات مملوكة لآخرين ، وإن كانت قد شحنت بالآلات حديدية (١٦٣) .

وعلى هذا الأساس تنوع استخدام العقبة ، ولكنها كانت أكثر السفن النيلية التي توافقت نقل الركاب ، نظراً للعناية التي كانت تحيط بمظهرها .

وعلى الرغم من عدم الوقوف على بيانات لها في وثائق البحرية التجارية في عهد اسماعيل باشا ، إلا أن العثور على ذلك يظل قائماً ، في ضوء

(١٦٠) د. محمد علي فهمي : مرجع سابق ، ص : ٤٠٩ .

(١٦١) أحمد شفيق : مذكراتي في نصف قرن ، جزء أول ، مطبعة مصر ط ١٩٢٤/١٩٢٥ .

ص : ٨٠ - درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١٠١ ، ١٠٢ .

(١٦٢) علي مبارك : التخطيط الجديدة ، ج ١٨ ، ص : ٣٤ .

(١٦٣) دار الوثائق ( خبشات - مجدية ) : مطبقة رقم ٢ ، ملف حركة وابورات

القومية ، كشف محرر في ٢ بابة/ربيع أول ١٢٧٦ هـ ( ١٢ أكتوبر ١٨٥٩ ) ، بيان

مرور الوابورات في بحر الغرب بالقلعة السميدية .

اشارات نظمات العزيزية الى أنه ، يلزم ايجاد وابورات صغيرة وعقبات يمينتى اسكندرية والسويس لنقل بضائع وأزراق وأساكن الجهتين المذكورتين الى الوابورات والمراكب ومنها الى الأساكن ، (١٦٤) ، ومعنى ثبت ذلك يضاف البحر الى محور عملها النيل .

#### ٧ - غليون (Galleon) :

يجمع غلايين وأضاف النخيل غلاوين ، وقد ذكر أن الكلمة معربة عن الأسبانية Galeon وهو بالفرنسية Gallion وبالانجليزية Galleon وقد وصف الغليون بأنه مركب حربي يمتاز بعظم المقسم والمؤخر ، وجاء في ذكر أبعاده أن طوله نحو ٥٠ ذراعاً ، أى نحو ١١٠ قدم انجليزي (١٦٥) . وعنه الدكتور السروجي ضمن السفن الحربية في عهد محمد علي ، ومرادفا للبوارج ، وأشار الى أن أفراد طاقمه ، كان يتراوح بين ٧٣٦ ، ١٠٣٤ فرداً (١٦٦) ، وقد ذكرت د. سعاد ماهر أن الغليون كان أرقى سفينة حربية في القرن السادس عشر ، وكان اختراعاً برتغاليا (١٦٧) .

وعلى هذا النحو فإن الغليون كان من السفن الحربية ، بيد أن الإشارة الواردة في وثائق الشركة المجيدة بتاريخ ١٦ جمادى أول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) تفيد تسليم الشركة للترسافة « غليون قرويط (قرويت) » الذي كان معمول مخزن فحم حيث انه مزع تسكيره (١٦٨) وتفسير هذه الإشارة لا يعنى اعتباره ضمن السفن التجارية ، وإنما يعنى اتخاذ البحرية التجارية المصرية بعض السفن الحربية كبيرة الحجم وغير الصالحة للاستخدام الحربي مخازن للحم تنزود منها السفن في عرض البحر تجاه الموانئ .

أما بالنسبة لأقران الغليون بالقرويت ، فهنا يرجع كون هذا الغليون تحديداً أقل حجماً من اعتباره ضمن البوارج ، وذلك لكون القرويت أقل حجماً من البارجة (\*) .

---

(١٦٤) راجع البند ٦١ من نظمات العزيزية ، والنص الأملئ ضمن ملاحق الدراسة غير المنشورة بقسم التاريخ - كلية البنات - جامعة عين شمس للباحث ذاته وبنفس عنوان هذه الدراسة .

(١٦٥) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ١١٢ ، ١١٣ .

(١٦٦) د. محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٢٠ .

(١٦٧) د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٠ .

(١٦٨) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/٨/١/٦ قيد التحريات الصادرة بحري ، قلم إدارة المدير ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ ج (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ ، من المدير الى مساعدة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

(\*) سيتم تناول ذلك في العناصر التالية « قرويت » .

## ٨ - فلوكة :

وتجمع فلايك ، فلاك ، وأوردها الأنسى فى التركية فلوكة ، فلكة بمعنى زورق (١٦٩) ، وذكر النخيل أنها من الزوارق الصغيرة التى تستخدم لنقل الركاب بين السفن الكبيرة والساحل (١٧٠) ، واضيف لاستخداماتها لدى كل من سرهنك والدكتور السروجى أنها تلحق بالسفن الحربية ، مثلما توضع على ظهرها أحيانا لاستخدامها عند اللزوم فى نقل الثممين والأفراد (١٧١) ، وفى بحوث الأدميرالية البريطانية اشارات عديدة عن ضرورة وجود فلايك للنجاة بكل سفينة (١٧٢) .

وفى وثائق البحرية التجارية المصرية اشارات لاستخدام الفلوكة كمحطة بحرية بكل سفينة بخارية بحرية أو وابور نيل (١٧٣) ، الأمر الذى يرجع استخدامها عند الانقاذ أو الانتقال عند صعوبة الرسو فى بعض الموانئ ، ولكن وجدت لها استخدامات أخرى تبعاً للإشارات العديدة التى جاءت فى هذا الصدد ، ومنها تخصيص فلوكة لانتقال ناظر شركة الميزية . عين لتشغيلها باش ريس وعشرة أنفار بحرية ، وأخريات لوكلاء الشركة ، ثم فلايك لأداء طلبات بين الميناء والوابورات ، بينما وجدت فلايك مخصصة لنقل الفحم بكل منها ريس وعدد واحد نفر بحرى ، كما وجدت فلايك أخرى خصصت للتعمدية بين شاطئ النيل (١٧٤) .

ومن ثم يمكن القول ، بأن الفلايك كان منها ما يلحق بالسفينة الكبيرة ، وفى هذه الحالة كان ينظر لها على أنها من مستلزماتها حتى ان عمالتها تكون من ضمن طاقم السفينة ، أما فى الحالات الأخرى التى تعمل فيها مستقلة ، فقد اختلفت أعداد طاقمها ، ولذا يرجع اختلاف أحجامها وتجهيزاتها قياساً لاختلاف عدد أفراد الطاقم .

---

(١٦٩) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٨٩ .

(١٧٠) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١١٦ ، ١١٧ .

(١٧١) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص : ٢٩٧ ، ٥ - محمد محمود السروجى :

مرجع سابق ، ص : ٦١٢ .

(١٧٢) الأدميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، ج ١ ، ص : ٦٩٦ ، ٦٩٧ .

(١٧٣) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : محفظة ٢ ، ملف حركة وابورات المجيدية ،

كشفت بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٢٧٦ هـ ( أكتوبر ١٨٥٩ ) بيسان حركة مرور وابورات الانجرادية .

(١٧٤) - عزيزية : محفظة الواپورات رقم ٤ ( ٦٨ ، ١٨٦٩ ) ، وثيقة بتاريخ ٥ صفر

١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) كشف محرر لديوان عموم الميزية بتوقيع حسين شيرين ناظر الموم .

## ٩ - قلوب :

يجمع قوارب ، وقيل بأن الكلمة مشتقة عن اليونانية ، ثم دخلت الرومانية ، وأصبحت قرابه Câraba عند الأسبان ، قارافو Caravo عند البرتغال ، والقارب يتداخل إلى حد كبير مع أوصاف سفن أخرى (\*) ، إذ قيل في تعريفه انه سفينة صغيرة تلحق بالمراكب والسفن الكبيرة لاستخدامها في التنقل بينها وبين الميناء ، أو في تحميل شحنات زائفة ، أو في النجاة عند الأخطار ، وأضاف البعض أن استخداماتها شتى ، ولكنها كانت تستعمل بوجه خاص في التنقل بين القرى ابان فيضان النيل (١٧٥) .

وفي هذه الآراء بدا القارب سفينة صغيرة ، ولكن في ضوء اشارات وثائق البحرية التجارية المصرية ، جاء واقعه أكبر من ذلك ، حيث تشير مكاتبة من عمر لطفي وكيل المروية العام إلى مهر دار الخديو بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) إلى طلبه الاذن الخديوي باعطاء مصلحة السكك الحديدية - بما نصه - « أربعة من قوارب الانجرارية حمولة كل واحد ١٨٠٠ أردب ، لنقل الأدوات الواردة من أوروبا على ذمتها » ، وقد صدر أمر الموافقة للشركة المصرية وتم اخطار المذكور (١٧٦) ، كما أشير للموضوع ذاته في مكاتبة أخرى من محمد خورشيد مدير المرور العام وجاء بها نفس الحمولة ألف وثمانمائة أردب لكل منها (١٧٧) ، وهذه الحمولة لم تعتبر القوارب من السفن الصغيرة ، ولا يمكن تفسير هاتين الاشارتين الا من خلال ترجيحين ، أولا : أن يكون اطلاق اللفظ ( قارب ) قصد به نوع آخر من السفن الأكبر حجما ، ثانيا : أن يكون القارب ذاته قد طرأ عليه تطوير في التصميم والبناء ، ويظل الترجيح قائما ، في ضوء عدم العثور على وثائق ببيانات تفصيلية لأبعاد وأحجام القوارب وطريقة تشغيلها .

أما الاشارات الأخرى ، فقد جاءت احداها تفيد تصنيعه من الصاج ، وأخرى من الحديد ، ففي مكاتبة محمد شريف إلى المعية بتاريخ ١٦ جمادى الأولى ١٢٧٥ هـ ( ديسمبر ١٨٥٨ ) ، جاء ذكر توقيع عقد بين الحكومة

(\*) راجع ما سبق تناوله عن « الزورق » وما سيتم تناوله عن « المركب » .

(١٧٥) - د. سماد عاصر : مرجع سابق ، ص : ٢٦٤ .

- محمد حسني المناوي : مرجع سابق ، ص : ٢٠٠ - د. علي محمد فهمي : مرجع

سابق ، ص ، ص : ٢٧٠ ، ٤٠٠ .

(١٧٦) دار الوثائق ( ديوان معية ) : محظظة ٣٧ معية تركي ، ترجمة مكاتبة رقم

٣٧/٦٦ بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٨٢ هـ من عمر لطفي وكيل المروية إلى مهردار الخديو -

(١٧٧) - : ترجمة مكاتبة رقم ٣٧/١١٤ بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ ( مارس ١٨٦٦ ) -

من محمد خورشيد مدير المرور العام إلى مهردار الخديو .

والخواجات فوراشر وشركاهم بخصوص صنع ٢٠ قاربا من الصاج ترد  
خلال ٦ أشهر (١٧٨) .

وأما الإشارة الى تصنيعه من الحديد فقد جاءت في عقد بيع موجودات  
« مكرديج قره بيت » للعزيزة ، وبها ذكر وابورين ولكل منهما قارب  
حديد (١٧٩) ، وهذا يعنى مواكبته التطور في استخدام المعادن بدلا من  
الخشب .

ومثلما أشارت هذه الوثيقة الى كونه تابعا للوابور ، أشارت أخرى  
لعمله المستقل ، فقد جاء بمكاتبة مأمور ضبطية المحروسة في ذى الحجة  
١٢٧٤ هـ ( يولية/أغسطس ١٨٥٨ ) ، لقاء القبض على قارب قادم من  
الوجه القبلي يحمل خمسة وعشرين نفرا من المبيد (١٨٠) ، وفي مكاتبة  
أخرى بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٦ هـ ( سبتمبر ١٨٥٩ ) التماس قنصل  
انجلترا اعطاء قاربا من قوارب الانجرارية لاتخاذ كنيسة سيارة (١٨١)  
أى جولة .

وعلى الرغم من عدم وجود اشارات لكيفية تشغيل هذه القوارب ،  
الا أنه وجدت إشارة الى استخدام المجاديف ، وإن كانت قد قرنتها بالصغيرة  
منها ، وذلك بقولها عن قيمة استئجاره من الأهالي « أجرة كل نفر من  
القواربية ( أى العاملين به ) يومى ثمان قروش ، وأجرة القارب القذافي  
( الجذافي من المجادف ) الصغير المعد لنقل البضائع في اليوم الواحد  
سبعة قروش » (١٨٢) ، وهذا يعنى وجود أنواع صغيرة وأخرى كبيرة تبعا  
لأحجامها وأغراض استخداماتها .

---

(١٧٨) - : مخططة ٢٢ ممية تركى ترجمة رقم ٢٥٢ في ١٦ جمادى أول ١٢٧٥ هـ من  
محمد شريف ناظر الخارجية الى الممية .

(١٧٩) - ( خدمات - عزيزة ) : المخططة الأولى ، عقد تنازل من الخوجة مكرديج قره  
بيت الى حسين شيرين ناظر عموم العزيزة .

(١٨٠) - ( ديوان ممية ) : مخططة ٢٠ ممية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٢١٣  
في ذى الحجة ١٢٧٤ هـ ، من مأمور ضبطية المحروسة ( مصر ) عبدى شكرى الى اسماعيل  
بك بدويان للممية .

(١٨١) - : دفتر ٥١٨ ممية سنية ، وارد رقم ٢٨ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٦ هـ ،  
ترجمة التماس من قنصل انجلترا ، ص : ١ .

(١٨٢) - ( خدمات - عزيزة ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة ٣٦٠٨٠ بالدار  
بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ ( يونية ١٨٦٤ ) قرار جمعية جفرات مؤسسين القومانية  
العزيزة المصرية ، البند الثالث .

## ١٠ - قرويست (Corvet) :

تورد في بعض الأحيان قرويست ، والجمع قراويت أو قراويط يقابلها في الانجليزية Corvette والفرنسية Corvette ، يوصف على أنه سفينة حربية متوسطة ، وقيل بأصله العربي المأخوذ عن « غراب » وهي سفينة حربية كانت معروفة في العصور الوسطى . وتم استخدام اللفظ الجديد أواخر القرن السادس عشر وأوائل السابع عشر الميلادي ، ليدل على نوع من السفن الحربية الخفيفة (١٨٣) ، وقد أشارت د. سعاد ماهر إلى أن القرويست كان من سفن الاسطول المصري في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر واشترك في حرب القرم ١٨٥٣ (١٨٤) ، وعلى هذا النحو لم يكن تجاريا وإنما سفينة حربية ، وفي وثائق البحرية التجارية المصرية لم ترد له سوى إشارة عابرة ، تفيد اتخاذ غليون قرويست مخزنا للفحم ، وكانت به آلة تقطير للمياه ، وقد تم تسليمه للترسانة في جمادى أول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) لكي يتم تكسيه (١٨٥) ، وقد سبق الإشارة حين تناول الغليون ، إلى أن ذلك كان على سبيل استفادة البحرية من السفن الحربية - غير الصالحة حربيا - في أغراض التخزين .

## ١١ - قطيرة :

وتجمع قطائر ، وفي الوثائق قطاير ، تعرف بأنها مركب صغير ، من نوع السنبوك أو الزوق أو القارب الصغير ، لا تسع إلا أفرادا قلائل . وقيل باستخدامها الحربي ، وكذلك التجاري في البحر الأحمر ونهر النيل بصعيد مصر (١٨٦) .

وفي الوثائق جاء ذكرها على سبيل استجارتها من أهالي السويس وجنوبه وسواكن ، لكي تقوم بنقل المياه والفحم والركاب من وإلى السفن البخارية (١٨٧) ، ثم استماضت البحرية التجارية عن ذلك ، بتشغيلها وأبورات صغيرة ألحقت بها بعض الصنادل (١٨٨) .

(١٨٣) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ١٢٦ ، ١٢٧ .

(١٨٤) د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٢٦٤ .

(١٨٥) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١٢٧ ، - د. محمد محمود السروجي :

مرجع سابق ، ص : ٦٢٠ .

(١٨٦) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/١/٨ قيد التحريات الصادرة عربي قلم المدير ، وثيقة رقم ٢٦ بتاريخ ١٦ ج (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من المدير إلى سماعة ناطر المالية . ص : ٢٠٦ .

(١٨٧) درويش النخيل : المرجع السابق ، ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .

(١٨٨) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/٤/٤ قيد التحريات الواحدة =



## ١٢ - ماعون ، ماعونة :

وقد جمعت في الوثائق مواعين ، ماعونات ، وتعرف بالفرنسية كذلك Mahonne وقيل بأنها مشتقة من العربية « معون » ووصفت بأنها مركب صغير ، ويقال لها بالانجليزية Keel لنوع من السفن المسطحة القاع لنقل الفحم ، بينما أشير إلى أن « الشلنفي » نوع من السفن عرفت لدى العثمانيين باسم « ماعونة » ، وهي التي يذكرها البنادقة Mahon ولها ساريتان أو ثلاث ، وطولها ١٩٥ قدما وعرضها ٢٣ ، ويمكنها حمل ٦٠٠ شخص كما تزود بالمذافع (١٨٩) ، ولكن لا يمكن الجزم باستمرارية وجود هذه الأبعاد لعدم وجود الوثيقة ، ويرجع استخدام الماعونات في الأغراض الحربية تبعا لهذه الاشارات ، وكذلك الأغراض التجارية تفسيراً لشرح اللفظ الذي يعنى الحمل أو الشحن ، وفي الاشارات الوثائقية ما يفيد استخدامها كذلك ، فبعد أن صدر الأمر العالي في ٢٤ ذي القعدة ١٢٧٣ هـ ( يونية ١٨٥٧ ) بتكسيير ١٧ ماعونة خشبية مع بضعة سفن غير صالحة وتوزيع أخشابها على مطابخ العساكر (١٩٠) ، ترد اشارة لاحقة عن ارسال أربعة ماعونات من الاسكندرية عن طريق مضيق رشيد لأشغال القلعة السعيدية ، وارسال وابورات لقطرها (١٩١) ، وهذا يعنى استخدام الوابورات في جرها .

وقد أشير الى الماعونات في قرارات الشركة العزيرية ، ففي قرار بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ ( يونية ١٨٦٤ ) جاءت الاشارة الى أنه كان يتم استئجارها من المتهملين بالاسكندرية والذين كان يطلق عليهم « الماعونجية » لمدة عام ، بواقع أجره للماعون يومي بين ١٠ - ١٢

= والصادرة عربى ، رقم ١ بتاريخ ٥ محرم ١٣٧٧ هـ ( يولية ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل جهة .

- ( عجزية ) : محفظة قرارات مجلس الادارة ( ٦٥ - ١٨٦٧ ) ، وثيقة رقم ١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) قرار مجلس ادارة العزيرية .  
- ( مصلحة وابورات البوستة الخديوية ) : سجل م/١/٣٦ ج ١ دار عموم الفروع سنة ١٨٧٨ ، نمرة ٤ بتاريخ ٢ محرم ١٢٩٥ هـ ( يناير ١٨٧٨ ) وارد من توكيل سواكن الى ديوان عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية ص : ٦١ .  
(١٨٩) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص ١٣٧ ، ١٣٨ ، - د : سعد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٧ .

(١٩٠) دار الوثائق ( ديوان عمية ) : دفتر ١٨٨٦ أوامر ، رقم ٦ بتاريخ ٢٤ ذي القعدة ١٢٧٣ هـ ، أمر كريم الى ديوان الداخلية ص : ٧٦ .  
(١٩١) - : محطة ٢٢ مية تركي ( مخصصات ) ، ترجمة وثيقة رقم ٢٢/٣١٠ بتاريخ ٢ جمادى أول ١٢٧٥ هـ ( ديسمبر ١٨٥٨ من محمد خسرو ناظر الوابورات والمهمات الى العمية .

قرشا (١٩٢)، ثم وجدت الشركة أنه من صالحها إيجاد أعداد منها في ملكيتها ، ومن ثم اتخذت قرارا بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) بإنشاء ١٢ ماعونة على ذمتها بالترسانات المصرية (١٩٢٣) .

وطبقا لما جاء بخصوص استخداماتها ، فإن أساس عمل الماعونات كان ينصب على نقل الفحم والبضائع ومن ثم يمكن القول بأن تجهيزاتها كانت تناسب هذه المشحونات من حيث تسطيع القاع ، ولم تكن تناسب نقل الركاب .

### ١٣ - مركب :

تجمع مركب ، ويفسر معناها على صفة الشمول ، أى شئ يتطلبه الإنسان (١٩٤) ، والتمييز للمركب ، مطية الماء ، وانتشرت تدريجيا هكذا مركب على غرار شيوخ السفينة ، ولعل الشيوخ بهذا الشكل قد أوجد صعوبة في تمييز أنواعه ، حيث كان منها مركب البحر ، الماش أو الماشات المسافرة أو السفرى ، المقاتلة أو الحربية ، مركب الملوحة ، ثم مركب النزهة ، والنبل والمخروط (١٩٥) ، والكلمة على عموميتها عربية بما لا يدع مجالاً للشك ، وإذا أمكن تمييز أنواعها ، فهي تميزات جزئية تستند على استخداماتها أو إمكاناتها ، تبعاً لنطاق عملها ، وكأمثلة لذلك ما أورده البعض عن استخدام المركب في البحر ، وأخرى في النيل ، وكانت السفرى تستخدم كمراكب حبال أو لنقل التجار ببضائعهم (١٩٦) ، بينما كانت مركب الماش على حده قول كلوت بك ، « تصلح لنقل البضائع الثقيلة » ، وقد أضاف أنها تحمل نحو خمسمائة طن ، ولها اما ساريتان أو ثلاث من الطراز اللاتينى (١٩٧) ، أى مثلثة الشكل ، وهى تسير في المياه العميقة لملاقة ذلك بكبر حمولتها ولذلك كان يقترون نشاطها المكثف بموسم فيضان النيل ، وإن كانت قد حاولت البحرية التجارية التغلب على ذلك فيما بعد .

(١٩٢) - عزيزية : المجلد الأول ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٠ بالدار ، بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين العزيزية ، البلد الثالث .  
(١٩٣) - : وثيقة نمرة ٤٣ بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) ، قرار جمعية مؤسسين القومية العزيزية المصرية .

(١٩٤) د. علي محمد فهمي : مرجع سابق ، ص : ٢٧٠ ، ٣٩٩ .  
(١٩٥) للمزيد - : درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١٣٩ ، ١٤٠ ، -  
د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٣٨ .  
(١٩٦) المرجع نفسه ، ص : ١١ ، ١٢ ، ٦٤ .  
(١٩٧) كلوت بك : مرجع سابق : ج ٢ ، ص : ١٧٣ ، ١٧٤ .

وفى وثائق الدراسة فقد جاء ذكر المراكب على صفة العموم فى أوائل عهد سميده باشا ، وقد أشارت وثيقة مؤرخة ٥ ذى الحجة ١٢٧١ هـ ( أغسطس ١٨٥٥ ) الى اضطراب الحكومة الى استئجار مراكب الأهالى لنقل المؤن والمهمات ، وذلك فى أعقاب فصل الربانة القدامى وبيع الصنادل للمرية وتأجيرها ( ١٩٨ ) ، وكان ذلك يعنى امتلاك الأهالى لهذا النوع من السفن ، مثلما يعنى توافر أعدادها لدى الحكومة فى تلك الفترة المبكرة ، وقد وفرت ذلك من خلال امتلاكها الانجرارية فى وقت لاحق ، والتي أوضحت وثائقها ، أنه بعد امتلاكها وإبورات بخارية ، كانت تقوم هذه الوابورات بجسر أعداد من المراكب ، كانت تصل الى الست ، بالإضافة الى بعض الوحدات الأخرى ( ١٩٩ ) .

أما بالنسبة للتطورات التي يمكن الوقوف عليها ، فهذه تمثلت عناصرها فى استخدام المراكب الحديدية بعد أن كانت تقتصر على الخشبية ، ثم استخدام أحجام مختلفة تناسب تنوع الحملات ، وأخيرا محاولة التغلب على السير فى المياه قليلة العمق .

فبالنسبة لاستخدام الحديدية ، كان يعنى ذلك التواصل مع التطور العالمى ، ومن ثم كانت توصية السيوى أوبنهايم بإحضار ١٢٠ مركب جديد من بحر برا ، وجاء بالقرارد ذاته المؤرخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) ، أنهم « ٥٠ بقلوع ( أشعة ) ، ومكملين الآلات للسفرية ببحر ( نهر ) النيل ٥٠ منهم مائة مركب كل واحدة حمولة ٨٠٠ أودب ، وعشرة كل منها حمولة ٢٠٠ أودب ٥٠٠ » ( ٢٠٠ ) .

كذلك أوصت الشركة الانجليزية P & O على أربعة مراكب حديدية للعمل بميناء الاسكندرية فى نقل المواشى بين الميناء والوابورات .

وعلى الرغم من أن هذه الاشارات لم توضح كنه الآلات ، الا أن

( ١٩٨ ) دار الوثائق ( ديوان خديوى ) : محطة ٧ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٣١٤ ١٤/٢ بتاريخ ٥ ذى الحجة ١٢٧١ هـ من محمد خسرو ناظر الوابورات والصليات الى كاتب ديوان خديوى .

( ١٩٩ ) - مجدية : محطة ٢ ، كشف محرر بتاريخ ١٧ ربيع ثانى ١٢٧١ هـ ( نوفمبر ١٨٥٩ ) ، خاص بيان عن وابورات الانجرافية للذين من حاويات القساطل البخارية ، ص : ١ - ٦ .

( ٢٠٠ ) - ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، المجلد الأول ، وتيسلقة لمره ١٦ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية ، البلدان الثاني والثالث .

بعضها أفاد وجود مركب ذى دفتين كان يعمل فى ترعة الابراهيمية بصعيد مصر ، وعليه ريس وثلاثة أنفار بحرية (٢٠١) .

ولم تقف توصيات التصنيع والشراء عند المراكب الحديدية ، بل كان الأمر كذلك بالنسبة للخشبية ، وإن كان يرجع تشييدها فى مصر ، حيث ترك أمرها لمباشرة مدير العموم ، وكانت بأشعة وحمولاتها بين ١٥٠ - ٤٠٠ أردب ، وقد أشير الى أنها لنقل الأحجار وخلافه (٢٠٢) .

ومما لا شك فيه كان وجود التنوع فى الحمولات فى صالح النقل ، وذلك لتوافقه مع مختلف الشحنات وكذلك منسوب المياه أثناء الملاحة ، وقد كانت نصوص الطلب تشير الى ضرورة مراعاة سير المراكب فى المياه القليلة ، وحسبما أورد النص « ٠٠ لكى لا يحصل وقوفهم وعطلهم على الجروف (\*) » ، بوقت تحارق المياه بالبحر ( النهر ) والترع « ٠٠ » (٢٠٣) ، ولكن يبدو أن مثل هذه النصوص لم تكن كافية ، أو أن الانحسار النيلى كان يفوق التقديرات فى بعض السنوات ، ولذا لم تكن من وسيلة للتغلب على عدم السير المنشود ، سوى الجر بالوابورات ، ثم الوسيلة الأخرى التى أشار اليها القرار ذاته وهى « ترتيب خيول بوسته (٢٠٤) » لجر المراكب التى كانت بمعزل عن الوابورات ، وذلك عن طريق قطرها من البر ومع ذلك فقد استخدمت بعض المراكب فى التعديىة للركاب والبضائع بين شاطئى النيل عند امبابة (٢٠٥) ، وذلك قبل استخدام المعدية البخارية ، وحيث لم يكن قد تم توصيل خطى السكك الحديدية بين الشاطئين .

#### ١٤ - معدية :

تجمع معادى ، معاد ، وجاء فيها عدة آراء ، منها أن المعادى (\*\*): السفن الصغار التى يجاز بها النهر ، أو هى القارب الكبير أو الصغير ،

- (٢٠١) - ديوان معية : دفتر ١٨٥٣ معية : دفتر ١٨٥٣ معية ، ثمرة ٨١ بتاريخ ٢٥ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) ، من مهردار خديوى الى ناظر الانجرادية ، ص : ٣٢ .  
(٢٠٢) - عزيزية : المصدر السابق نفسه قرار جمعية مؤسسين القومباية المصرية -  
(\*) شواطئ الترعة النيلية عند انحسار المياه بعد انتهاء الفيضان .  
(٢٠٣) المصدر نفسه .  
(٢٠٤) نفسه .

(٢٠٥) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ٣ ، ص : ٨١٠ ، وللمزيد راجع ما سيتم تناوله فى « معدية » .

(\*) المعادى : باعتبارها أحد احياء القاهرة حاليا ، سميت كذلك نسبة الى معدية جزيرة الذهب .

د- سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٩ .

الذى يستعمل دون غيره فى تعديّة الناس والنواب أو هى المراكب للتعديّة. وقيل بأن استخدامها رهن بالترع والأنهار ، ورأى آخر بأنه يطلق اللفظ مجازا على السفن الصغيرة التى تستخدم للتعديّة بين السفن الكبيرة والميناء أو بين الكبيرة وبعضها البعض (٢٠٦) .

وإذا كان قد أشير لاستخدام المراكب كمعاد بين شاطئى النيل فى العنصر السابق ، فقد لوحظ أن مسماها كان المركب ، أما فى هذا العرض ، فإن الإشارة كانت تحدد المعديّة وتخصها دون سواها ، بما يعنى أنها صممت خصيصا لهذا الغرض ، وفى هذا المجال فقد أشير لاستخدام البخار فى تشغيلها وأطلق عليها « معديّة بخارية » ، وقد تم تشغيل أحدها لعبور فرع رشيد بين كفر العيس ، وكفر الزيات مع انشاء السكك الحديدية ، واستمر الأمر كذلك ، الى أن تم بناء كوبرى كفر الزيات عام ١٨٥٩ (٢٠٧) .

ولما كانت السكك الحديدية قد تم مد خطوطها الى صعيد مصر بدءا من امبابة فى مديرية الجيزة ، وهذه كانت تقع على الشاطئ الغربى ، ولم تكن تتصل مباشرة بالخط المتجه للوجه البحرى الذى يبدأ من بولاق القاهرة على الشاطئ الشرقى ، من ثم بنت فى هذه الحالة أهمية وجود وسيلة تصل بينهما ، ومع عدم انشاء كوبرى (٢٠٨) ، لم يكن ذلك ممكنا الا من خلال وجود معديّة ، وقد كانت هذه المهمة تقوم بها المراكب فى البداية (٢٠٩) ، ثم تم استخدام معديّة بخارية ، ومن خلال ما أوردته الوقائع بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ / ٦ ابريل ١٨٧١ عن طريقة عملها ، يتضح أنه كان بمقدورها تعديّة البضائع مشحونة داخل عرباتها ، وإن كانت لم توضح كنه تلك العربات وعما إذا كانت من قطار السكك الحديدية ، بعد أن يتم فصلها عن الوابور الجرار ، لكى يتم تركيبها خلف الوابور الجرار على الشاطئ الآخر ، أو أن ذلك فى حالة صعوبة التفريغ وإعادة الشحن ، وهو الأرجح ، تبعا للنص الذى يذكر : -

---

(٢٠٦) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٦ - ١٤٨ .

(٢٠٧) د. فاطمة علم الدين : تطور النقل والواصلات الداخلية .. ص : ٤٥ .

(٢٠٨) تم انشاء كوبرى امبابة عام ١٨٩٠ ، وكان طوله ٤٢٥ مترا ، وله ست فتحات ملاحية ثابتة وقنطرة واحدة متحركة ذات عمودين ملاحيين عرض كل منهما ٢١٥ مترا ، وقد عرف باسم « الكوبرى القديم » حيث تم انشاء كوبرى آخر جديد على شماله بدءا من ١٩١٢ وانتهى ببنائه عام ١٩٢٥ ، وطوله ٤٩٠ مترا ، - المرجع نفسه ، ص : ٢٨ ، ٢٩ .

(٢٠٩) أمين سامى : مرجع سابق ، ص ٢ من ج ٣ ، ص : ٨٩٠ .

« .. بالنظر لترغيب أصحاب الغلال في الشحن بالسكة الحديد ، وتسهيل توصيلها بالمحلات مقصودهم ، قد استعملت المصلحة في توصيل عرايبات (٢) الغلال من البر الغربي الى البر الشرقي بواسطة المصدية البخارية ، أى أن يورود العرايبات مشحونة غلال لحد محطة امبابية ، يجرى توصيله الى بولاق ومنها المقتضى ارساله الى الاسكندرية ، يجرى سفره دوغرى ( مباشرة ) بالقطارات المتوجهة اسكندرية .. » ثم يضيف : « ان الذى يكون يرسم الارسالية الى مصر ، يجرى تمديد عرايباتها مشحونين بواسطة المصدية البخارية ، من محطة امبابية الى البر الشرقي ، فالذى يكون مرغوب تسليمه بجبهة الرملة ( بولاق ) يجرى تسليمه هناك ، والذى يكون مرغوب تسليمه برصيف مصر ، يجرى تسليمه فى رصيف المحطة المذكورة .. » ، وكذلك « ان الغلال التى تكون يرسم الارسالية الى اسكندرية .. تكون تمديد عرايباتها مشحونة بواسطة المصدية البخارية .. » (٢١٠) .

ان ما توضحه هذه النصوص ، هو وجود تطور فعلى من حيث استخدام البخار فى الملاحة ، وتسخير ذلك فى خدمة المواصلات البرية ، وكانت تلك الأهمية الكبيرة ، التى أبرزها دور المصدية البخارية فى تلك الخصوصية المصرية ، التى لازمت انشاء السكك الحديدية ، فضلا عن ذلك دورها فى النقل بين شاطئ النيل ازاء مختلف الأنشطة .

#### ١٥ - قسرة :

ذكر انها تجمع نقائر ، وأشير لها فى الوثائق « نقاير » ، وقيل بأن النقيرة هى نوع من المراكب الصغيرة التى تستعمل فى نقل المسافرين والمتاجر فى البحرين الأحمر والمتوسط ، وأشير الى عملها فى النيل أيضا ، بيد أن البعض أشار لاستخدامها كذلك فى الأغراض الحربية (٢١١) ، ولم ترد عنها بيانات واضحة ، تحدد ابعاد تصميماتها وتجهيزاتها .

وقد جاء ذكر النقائير فى وثيقة من عهد سعيد باشا مؤرخة ٢٣ محرم ١٢٧٦ هـ ( أغسطس ١٨٥٩ ) بما يفيد وجود أربع منها أطلق عليها « نقاير مالحى » ، أى تعمل فى البحر الأحمر ( المالح ) ، وكانت تعمل بإشراف نظارة السفائن التجارية ، أى أنها فى الأغراض التجاوية ، وان

(\*) هكذا فى الأصل ، أى ( عربات ) .

(٢١٠) دار الوثائق ( محافظ الأبحاث ) : مخططة ١١ الوثائق المصرية . مستخرج من

العدد رقم ٤٠٢ بتاريخ الخميس ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ / ٦ أبريل ١٨٧١ .

(٢١١) درويش النخيل : مرجع سابق . ص : ١٥٠ ، ١٥١ .

كانت قد خاطبت الوثيقة نظارة الجهادية ، بعمل ما تراه أرجح للميرى  
من حيث بيعها أو تكسيها (٢١٢) .

وإذا كان هذا العرض قد رصد هذه الأنواع بمسمياتها ، التي كانت  
أضافة لطاقة الملاحة التجارية ، فإن هذا لا ينفي وجود أنواع أخرى ، وعامة  
فإن معنى وجود هذا التنوع ، وخاصة في النشاط الداخلي ، أنه يدعم النقل  
الداخلي ، مثلما يدعم النشاط البحري ، من كونه وسيلة بدت هامة في  
الربط بين الداخل أى الظهير ، والموانئ حيث تبدأ الحركة الخارجية ، أى  
سفن البحرية التجارية .

---

(٢١٢) دار الوثائق ( ديوان معية ) : دفتر ١٨٦١ أوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ٢٢ محرم  
١٢٧٦ هـ ، أمر كريم الى نظارة الجهادية ، ص : ١٨٠ .

### ثالثا : السفن تاريخيا في ظروف الاصلاحات والشراء

تعتبر اصلاحات السفن وصيانتها على درجة كبيرة من الأهمية ، فهي بمثابة بعت الحيوية للأجزاء الصاطلة ، أو بالأحرى قد تبسؤ ضرورية لاستئناف واستمرار نشاطها ، ومن ثم فهي لا تقل أهمية عن التجهيزات الفنية في تصميماتها ، بل تكون في بعض الأحيان مدعاة لاستبدال آلات وأدوات قديمة أو مستهلكة أو تالفة بالأحدث ، هذا فضلا عن اجراء الصيانة والترميمات في تصميم السفينة ذاتها ، ولذلك كانت تنص النظمات على تخصيص نسبة من الأرباح لاستهلاك الآلات والتأمين ، وأشير الى أنها مال احتياطي (٢١٣) ، وقد ذكرت بحوث البحرية أن البواخر عامة تحتاج الى ثلاثة أنواع من الاصلاح هي اصلاح عاجل ومنوى دورى ، ثم شامل كل أربعة سنوات ويعرف بالعمرة (٢١٤) .

فاذا نوقشت هذه الأنواع لبدأ أولها ذا صفة مفاجئة قد لا تحتل التأجيل ، على عكس النوعين الآخرين ، التى تبسؤ فيهما السفينة بحالة تمكنها من السير الى موقع الكشف السنوى أو العمرة ، ومن ثم بعت أهمية وجود ورش وترسانات وأحواض لصيانة السفن داخل مصر ، حتى تلبى على الأقل احتياجات الاصلاح العاجلة ، ان لم تكن جميعها ، ولذلك خولت الغرمانات شركات البحرية التجارية المصرية حق انشاء ورش وترسانات فى الموانئ المصرية ، مثلما وافقت على اخذها ما يلزم من الآلات فى الموانئ ، فى اتساق مع تشجيعها لكونها مصرية عثمانية (٢١٥) .

وعلى الرغم من أن هذه الانشاءات لم تتم الا منذ أوائل عهد اسماعيل باشا ، وتمثلت فى أحواض السفن فى كل من السويس والاسكندرية ، وترسانتى بولات والاسكندرية اللتان امتلكتهما الحكومة ، فإن هذه

---

(٢١٣) البند ٤٦ من « نظمات الشركة العزيرية » .

(٢١٤) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٥٣ .

(٢١٥) راجع : « فرمان تأسيس المجيدة » .

— « فرمان تأسيس العزيرية » والصومى حسن ملاحق دراسة الباحث غير المنشورة بجامعة عين شمس .



الانشاءات قمعت بعض احتياجات السفن التجارية وليس جميعها ، فضلا عن ذلك نفس الشيء بالنسبة لامكانيات بعض ورش العريضة في الاسكندرية التي لم تستمر أكثر من ثلاث سنوات (٢١٦) ، حيث كان يعوز امكانيات هذه الانشاءات التواصل التام مع التطورات الملاحية في أوروبا ، ومن ثم كان يتم اجراء بعض الاصلاحات في مصر تارة ، وفي الخارج تارة أخرى ، حقيقة لم تورد الوثائق تفاصيلها ، وانما جادت ببعض نماذج منها ، وهي توضح الى حد ما نوعيات اجراءاتها ، حيث كانت تختلف في حالة الاصلاح في الورش المصرية عنها في حالة الارسال للخارج .

فبالنسبة للاصلاح في مصر ، يرجع أنه لم يحدث ذلك بشكل واسع الا في عهد اسماعيل باشا ، لأن أكثر الاشارات التي جاءت في عهد سعيد باشا كانت تفيد الارسال للخارج ، واقتصرت في اشاوتها لمصر ، على ديوان المهمات البحرية الذي وجهت له مكتابة من مدير المجيدة بتاريخ ١٦ ( ربيع ثاني ) ١٢٧٧ هـ ( أكتوبر ١٨٦٠ ) ، عن حاجة وإبور جدة الى تركيب قزانات وصواري ، وأن الصواري وأحبالها موجودة بالديوان ، بينما يتم استيراد القزانات ، ثم اشارة الى قيام الديوان ذاته باجراء غسيل الواپورات وتنظيف قاعاتها (٢١٧) ، فضلا عن استعانة المجيدة بخمسة افراد غطاسين من الشركة الشرقية P & O لاجراء أعمال الصيانة (٢١٨) .

وقد كانت أعمال الصيانة هذه تتم باستخدام الغطاسين ، وذلك قبل الانتهاء من حوض السفن بالمويس الذي تم افتتاحه في ١١ أكتوبر ١٨٦٦ ، وكان طوله ٤٠٣ أقدام ، وعرضه ٧٨ قدما عند المخل ، وقد آلت ادارته لمصلحة وإبورات البوستان الخديوية عام ١٨٧٥ (٢١٩) ، كما أنشئ حوض عائم لاصلاح السفن بميناء الاسكندرية عام ١٨٦٨ ، طوله ١٤٠ مترا ، وعرضه ٣٣ مترا ، بينما كان العمق ١١ مترا ، وقد ذكر على مبارك أن تشغيل الحوض العائم كان يعتمد على آلتين بخاريتين تقومان

- 
- (٢١٦) راجع الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط البحري » السابق تناوله .  
 (٢١٧) دار الوثائق ( خدمات - مجيدة ) : سجل م/٨/١ قيد التحريات الصادرة .  
 رقم ٧٩ في ١٦ ر ( ربيع ثاني ) ١٢٧٧ هـ من مدير المجيدة الى ناظر مهمات بحرية .  
 ص : ١٥٦ .  
 - سجل م/٣/٤ صادر ووارد عربي الادارة ، رقم ٢١٨ بتاريخ ٢٢ جا ( جماد ثاني ) ١٢٧٨ هـ ( ديسمبر ١٨٦١ ) من ناظر مهمات بحرية الى المدير ، ص : ٥٨ .  
 (٢١٨) - : مخطئة ( ٢ ) مجيدة ، ملف تفرقات وإبورات ، وثيقة رقم ٤٩٣ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من وكيل المجيدة بالمويس الى مديرها بمصر .  
 (٢١٩) فريدنيكو بتولاك : مرجع سابق ، ص : ٩٤ وللمزيد راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

بتفريقه من المياه ، قوة كل منهما ٢٥ حصانا ، وذلك بعد ادخال السفن المطلوب صيانتها وترميمها أو اجراء اصلاحاتها (٢٢٠) ، بالإضافة الى هذا وجد حوض آخر من الحجر كان ثابتا ، ولم يكن متحركا على غرار الحوض العائم ، وقد اضطلعت هذه الأحواض وترسانتا بولاق والاسكندرية بدور هام في مجال صيانة واصلاح السفن في عهد اسماعيل باشا .

وتجدر الاشارة الى أنه كان يفرض رسم دخول للحوض ، وحسبما جاء في قرار جمعية البحرية الصادر في ٧ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) ، فقد كان رسم دخول الحوض العائم بواقع ٧٠ جنيا انجليزيا ( ج.ك ) للسفينة الواحدة عن يوم الدخول ، ثم ٣٥ ج.ك عن كل يوم ، أما اذا كانت سفينتان فتدفعان رسم الدخول معا ، ثم ٣٥ ج.ك لكل واحدة على حدة ، بينما تضمن القرار امتيازات للسفن المصرية ، فالثلاثة سفن تدفع رسم ٣٥ ج.ك عند الدخول ، والمبلغ نفسه عن كل يوم في الاصلاح ، كما تعامل السفن المصرية اذا كان عددها ستا معاملة اثنتين ، فتدفع ٧٠ ج.ك عند الدخول ، والمبلغ نفسه عن كل يوم من أيام الاصلاح (٢٢١) ، وقد كان حجم السفن يحدد أعدادها التي يمكن استئجارها داخل الحوض تبعا لحجم المشار اليه .

وكان من أثر هذه التطورات ، أنها اتسعت لاجراء الاصلاحات عن ذي قبل ، فلم تعد تقتصر على اجراء الصيانة والترميمات والاصلاحات البسيطة كما في الشركة المجيدة ، وانما تعداها الى اجراء التركيبات الجوهرية ، خاصة وأنه تزامن مع انشاء الأحواض ، تطوير العمل في ورش الترسانات ، بما يعني وجود المكان المعد لاصلاح السفن في البحر وهو الحوض ، والعمالة الفنية التي توفرها الترسانة ، ولذلك فما تضمنه الأمر العالي الصادر بتاريخ غاية رجب ١٢٨٩ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) من اشارة الى وجود وابورات مما تم تسليمه لانجرايتها في العمرة بترسانة الاسكندرية ، منها وابورا القليوبية والبحيرة (٢٢٢) ، يكشف عن قدرة الترسانة على اجراء العمرة ، أو بالأحرى لم تعد تقتصر امكاناتها على اجراء الاصلاحات الطارئة أو السنوية ، وانما الشاملة التي تتم كل أربع

(٢٢٠) على مبارك : الخطط الجديدة .. الجزء السابع ، المجلد الثاني ، ص ٥١ :

٧٦ ، ٧٧ .

(٢٢١) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : مخططة د-٥ أو رقم دسلف رسوم الموانئ

والقنارات ، صورة قرار جمعية البحرية بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) .

(٢٢٢) - - - - - مخططة قراجم دفاقر ( ٦٥ - ١٨٦٧ ) ، وثيقة نمرة ٧١ بتاريخ غاية

رجب ١٢٨٩ صورة الأمر الكريم الصادر للمالية . . . . .

سنوات ، وكان ذلك يعنى عدم ارسال السفن للصالح بالخارج الا فى الحالات القليلة .

وتجدر الاشارة الى أن ادارة السفن التجارية كانت تمتلك مخازن لحفظ بعض المهبات والأدوات اللازمة للسفن ، وكذلك بعض الفنيين الذين كان يوسمهم اجراء اصلاحات جزئية ، بدون ادخالها الاحواض أو ارسالها للترسانة ، وكان ذلك فيما يتصل باستبدال وصيانة بعض الأجهزة والأحبال والأقمشة والمفروشات (٢٢٣) ، ولكن يبدو أن هذا الجانب امتد اليه الفساد الإدارى ، الذى عاشته الشركة العزيرية رغم نشاط سفنها ، حيث أشار قرارها المؤرخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) الى ذلك بقوله : -

« ... مسألة تعمرات الوابورات ... وصرف اللوازم ... ظهر أن هذين البابين ليسوا تحت روابط مستقيمة توجب حصول الاطمئنان ... تروكين على أمانة السواريان ونظار وأسطوات التشفيل » (٢٢٤) ، ولذلك نص القرار على ضرورة تقديم قائد السفينة طلب اصلاح أو استبدال الأصناف المطلوبة ، ثم يقوم الناظر أو الوكيل بمعاينة السفينة برفقة ذوى الخبرة من المختصين ، حتى يتم اقرار الشركة ذلك ، ولم تكن ثمة فرصة لتحقيق ذلك سوى بضعة أشهر ، سرعان ما تلاها أيلولة الشركة الى مصلحة حكومية .

وفىما يتصل ببند الإصلاحات هذا وعلاقته بالميزانية العمومية ، تكشف الوثائق عن تورط ادارة ديوان العموم فى حساباتها ، فقد جاء فى تقرير مجلس الادارة المقدم للجمعية العمومية فى ٢٢ مارس ١٨٧٠ ، أن المبالغ التى تم انفاقها على مصاريف العمرات فى السنوات السابقة كانت بارة قرش جنييه

١٢ ٧٩ ١٧١٢٦٦ مصرى جرى اضافتها على ائمان الوابورات بدلا من خصمها مع المصروفات ، ونوه التقرير الى أنه حتى يمكن تصحيح ذلك الخطأ « ينبغي استئزال هذا المبلغ من ائمان الموجودات الاسمية » (٢٢٥) .

---

(٢٢٣) - : المحظلة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) ، قرار جمعية القومانية المصرية .

(٢٢٤) - : محظلة قرارات مجلس ادارة العزيرية ١٨٦٩ ، وثيقة نمرة ١٧/٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ، قرار مجلس ادارة العزيرية .

(٢٢٥) - : المحظلة الأولى ( ٤٨ ) ، مذكرة الجمعية العمومية ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ/ ٢٢ مارس ١٨٧٠ م ص : ٤ .

وكان ذلك يعنى اضافة مبالغ وهىمة للأصول الموجودة ، كما أن السفن رغم ذلك كانت فى حاجة الى اجراء تعميرات قدرها الباشمهندس بببلغ مائة ألف جنيه (٢٢٦) ، ولعل هذا الجانب يقدم تفسيراً لطبيعة ادارة مثل هذه المشروعات ، التى أدت الى تقهقره بدلا من تنشيطه وتطويره الجوهري .

أما فيما يتصل بأوسال السفن للإصلاح بالخارج ، فانها كانت كما سبق الإشارة نشطة فى عهد سعيد باشا لعدم وجود منشآتها الكافية فى مصر ، ثم اقتصر على الحالات القصوى فى عهد اسماعيل ، وذلك نتيجة انشاءات الإصلاح التى تمت فى عهده .

وقد برز من تلك الجهات الورش الانجليزية والفرنسية ، وكان التوجه لهذه الجهات تأثرا بمواطن الشراء الأصلية ، حيث أشارت الوثائق الى أثر هذه العلاقة ، فى أن الموطن الأصلى للبناء ، كانت توجد به أصول البيانات ومختلف المقاييس وطرق التشغيل (٢٢٧) ، وكان ذلك أحد دوافع تمييز العزيرية وكىلا ملاحيا لها فى لندن ، التى لم تكن تصلها السفن المصرية للتجارة ، قدر ما كانت للإصلاح أو لجلب الأدوات والمهمات المطلوبة (\*) .

ومن الاشارات التى جاءت بخصوص السفن المرسلة للخارج ، ارسال سفن المجيدية « السعيدية ، وتمساح » الى فرنسا ، ثم حجاز الى بومباى ، كذلك من سفن العزيرية « الجعفرية » فى لندن ، ثم « نجد » و « مصوع » فى بومباى ، ومن سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية « الدقهلية » فى لندن ، بينما تم اصلاح البخارية « طنطا » فى لندن .

فبالنسبة لتلك التى أصلحت فى فرنسا ، يلاحظ انها كانت فى عهد سعيد باشا ، لأنها كانت من سفن المجيدية ، وهما سفينتا السعيدية والتمساح ، وقد قدمنا نموذجا سيثا للسفن البخارية وظروف الإصلاحات التى كانت وجهتها فرنسا ، حيث أمضتا فى الإصلاح مدة أطول من مدة تشغيلهما ، حيث أرسلتا فى بدايات عام ١٨٥٨ ، وعادت السعيدية أبريل

---

(٢٢٦) المصدر نفسه .

(٢٢٧) دار الوثائق ( خدمات - عزيرية ) : محفوظة قرارات جمعية المؤسسين ، وثيقة بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ) . قرار جمعية الوابورات المصرية .  
(\*) سيتم الحديث عن ذلك فى الفصل الخامس « التوكيلات الملاحية » .

١٨٦٠ ، ثم عادت « تمساح » في يونية من العام التالي ، أى أكثر من تلك الفترة التي مضت على تأسيس المجيدية عام ١٨٥٧ (٢٢٨) .

ولعل هذا يرجع القول بشراء سفن ليست جيدة من فرنسا ، وفي هذا الخصوص ، كان مدير المجيدية آنئذ هو ادوار ديرفيو ، كما أن والده تولى الانفاق على اصلاحاتها في فرنسا ، كما أنه لم يكن بعيدا عن توقيع غرود البيع الأولى (\*) ، وقد كشف تشغيل السفينتين سوء بنائهما ، ك أن الفترة الطويلة التي استغرقها الإصلاح ، أضافت بعدا آخر لسوء التعامل مع ورش مرسيليا آنئذ ، وتجدر الإشارة الى أنه أثبتت خلافات حول مصاريف الإصلاح ، أدت الى اقامة دعوى قضائية احتجزت اياها السفينة « تمساح » فى ميناء مرسيليا فى الفترة من مايو ١٨٦٠ الى يونيو ١٨٦١ .

ولما كانت الشركة المجيدية لم تعين وكيلا ملاحيا لها فى فرنسا ، من ثم أسند أمر الاشراف والانفاق الى والد ديرفيو من خلال بيتهم المالى « الخواجات ديرفيو وشركاه » ، ومن ثم بدا الأمر أشبه بوجود شركة مصفرة داخل المجيدية تابعة لآل ديرفيو فى مصر وخارجها ، فالابن مديرها فى مصر ، والاب والشركاء فى فرنسا ، ولم تكن معاملتهما مع المجيدية فوق الشبهات ، ويمكن استنتاج ذلك من الأمر الصادر من اسماعيل باشا بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( سبتمبر ١٨٦٣ ) ، الخاص بتسوية نفقات اصلاح السفينة تمساح ، الذى وافق على صرفهم مبالغ دون تقديم حوافظ أو مستندات ، واتضح ذلك من خلال مراجعة ديوان المالية للقوائم المقدمة من الخواجات ديرفيو على الحوافظ والمستندات ، حيث ورد فى بارة كيسه

الأمر العالى أن الخواجات قدموا كشفهم عن مبلغ ٢٠ ١٦٩٢ أمر سعيد باشا قبل وفاته بدفع ١٢٧٥ كيسه وبضعة كسور ، وتبقى لهم نحو ٤١٦ كيسه ، واتضح ان الكشوف (القوائم) بها مبالغ لا تقابلها ايصالات أو حوافظ أو مستندات ، وذلك حسبما أفادت نظارة المالية اسماعيل باشا (٢٢٩) .

---

(٢٢٨) - ( مجيدية ) : سجل م/١/٢/١ قيد التحريرات الصادرة نمرة ٤٠ بتاريخ ٦ ش ( شعبان ) ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٣٤ ، - سجل م/٣/٣/١ قيد تحريرات صادرة قلم المدير ، نمرة ٧٧ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ ) ، من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٢٧٣ .  
(\*) راجع ما سبق تناوله فى ( الادارة العمومية - للمجيدية ) .  
(٢٢٩) - ( ديوان مية ) : دفتر ١٩٠٢ أولر ، رقم ٢٠ أمر عالى بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( سبتمبر ١٨٦٣ ) الى ديوان المالية ، ص : ١١٧ .

وعلى الرغم من ذلك تمت الموافقة على الصرف جبريا على العادة في التصديق رغم عدم وجود المستندات الأصلية ، وجاءت الاشارة بالأمر ذاته الى أن غالبية المبلغ كان قد وافق على صرفه سعيد باشا من قبيل بنفس الأسلوب .

فإذا كان هذا الاطار يفسر النهج الذي ارتضاه كلا الحاكمين في ثقتهم بديرفيو ، الا أنه يكشف بما لا يدع مجالا للشك عن ثمة شبهات في طلبهم مبالغ تفوق الأصل والعمولة ، لأن محور عملهم بيت مالى ، وفى الأمور المالية تبدو أهمية وجود مستندات الصرف الأصلية ، أما عدم وجودها فيعنى عدم الصرف الفعلى ، ولكن يبدو أنهم كانوا على بينة من تصديق حكام مصر لأقوالهم بدون مستندات .

وإذا كان الاطار ذاته يكشف عن أن كلا الحاكمين لم يراع فى حالتنا هذه ، توافر المستندات عند أمره بدفع المال ، فانه وجد نموذج أكثر دلالة على سوء التصرف فى السفن ، فالسفينة نفسها « التمساح » بيعت ومعها سفينة أخرى هي « منفلووط » الى ادوار ديرفيو بمبلغ عشرة آلاف جنيه (٢٣٠) بينما كانت أثمانها الأصلية ومصروفات بارة قرش جنيه

اصلاحهما ٣٤ ١١ ٧٣٣١٤ ، وكانت المصروفات التى تقاضاها ديرفيو بارة قرش جنيه

وشركاء عن وابور التمساح ١٢ ٤٠ ٩٧٨٢ أى اشترى السفينتين بما يزيد قليلا عن مصروفات اصلاح احدهما ، وبما يقل عن ١ أثمانها، ومن الملاحظات أن تتم تلك الصفقة بعد تجديدهما فى العمرة الشاملة .

أما بالنسبة للسفن التى أرسلت للإصلاح بالجهات الانجليزية ، فمنها السفينة « الحجاز » من الشركة المجيدة ، وكان ذلك فى نهايات ١٨٦٠ فى فترة تولية عبد الرحمن رشدى إدارة المجيدة ، بدلا من ادوار ديرفيو، وقد أرسلت هذه السفينة الى بومباى فى الهند ، حيث كانت توجد أحواض الإصلاحات والورش والترسانات البريطانية التابعة لحكومة الهند (\*) .

---

(٢٣٠) أمضى سامى : مرجع سابق ، ص ٢ من ج ٢ ، ص : ١٨٠ .

(\*) قام الوجود البريطانى فى تلك الجهات من خلال شركة الهند الشرقية البريطانية منذ ١٦٠٠ م ، التى كانت تبتاع أجهزة سياسية منها رئاسة بومباى التى اشترت على البحرية الهندية ضمن اختصاصاتها ، غير أنه منذ عام ١٨٥٨ تم انشاء وزارة الهند البريطانية بدلا من شركة الهند الشرقية ، التى خضعت للإشراف المباشر للحكومة البريطانية فى لندن ، وكان يتبع حكومة بومباى « البحرية الهندية » والوكلاء السياسيون فى بغداد وعدن والخليج الفارسي ( العربى ) - د - فاروق أباطة : مرجع سابق ، ص ص : ٦٦٧ ، ٦٦٨ .

وقد أوضحت إجراءات إرسال هذه السفينة ما كان يتم اتباعه في هذا الشأن ، حيث كان يتم اقرار الإصلاحات المطلوبة وجهات الإصلاح ، عن طريق لجنة تضم عناصر فنية من الشركة ، وبعد أن تعتمد ذلك الإدارة ، يتم استطلاع الأمر مع الوكلاء الأجانب بمصر ذوى العلاقة بتلك الجهات الأجنبية ، وذلك للوقوف على الامكانيات الفنية والتكلفة المالية ، لاجراء المقارنة بما يكفل الأرجح للشركة ، ومن ثم تتم المكاتبات مع المية للحصول على الموافقة الخديوية بإرسال السفينة للخارج ، وخاصة أن تلك الجهات لم تكن ضمن نطاق خطوط سير السفن ، ثم نجري مكاتبات واتصالات ذات شقين ، أولهما : ملاحى يعتمد على حسن علاقة البحرية التجارية المصرية بشركات الملاحة الأجنبية للحصول على توصيات لجهات الإصلاح ، وثانيهما سياسى على مستوى الخارجية المصرية والقنصل ، للحصول على اذن بالدخول لاجراء الإصلاحات .

ولى هذا الخصوص ، فقد تمثلت العلاقة الملاحية فى مكاتبه المجيدية الى وكيل الشركة الشرقيه P & O بالاسكندرية فى ١٨ سبتمبر ١٨٦٠ ، للحصول منه على توصية الى وكيل الشرقيه فى بومباى للملاحظة السفينة « الحجاز » ، وتلبية احتياجاتها الفنية أو المالية ، وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى أنه كان يتم إرسال قدر من المال لذلك الوكيل ، وقد أرسلت بالفعل « صرة بها ألف جنيه انجليزى » الى وكيل الشرقيه فى بومباى ، ولكن كان يحدث فى بعض الأحيان أن تزيد التكلفة عن المبلغ المقدرة وفى هذه الحالة يتولى ذاك الوكيل الدفع ، على أساس عدم وجود وكيل ملاحى للشركة المصرية بتلك الجهات ثم التسوية بين الإدارة ووكيل الشركة الأجنبية الموجود فى مصر (٢٣١) .

أما الشق السياسى ، فقد تم من خلاله الحصول على توصية من القنصل العام البريطانى الى حكومة الهند وذلك لتسهيل الدخول ، كذلك للخصوص ذاته تم اخطار « على محمد خان » قنصل العولة العثمانية فى بومباى لاعلامه وامكانية الحصول على اذن بالموافقة ، وذلك على الطلب المقدم

---

(٢٣١) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٦/٨ قيد التحريات الصادرة عربى افرنكى ، سائرة بتاريخ ١٨ سبتمبر ١٨٦٠ من المدير الى الخواجة بتسليم وكيل الكومبانية الشرقيه باسكندرية ، ص : ١٠٧ ، - سائرة بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٠ ، من المدير الى الخواجة جون بيتش وكيل الكومبانية الشرقيه فى بومباى وطيه خطابات توصية ، ص : ١٢٦ . - رقم ٤٨ بتاريخ ٢٤ ( ١ ديسج أول ) ١٢٧٧ هـ ( أكتوبر ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل المجيدية بالمويس . ص : ١٢٧ .

## من المجيدة الى حاكم بومباي (٢٢٢) .

ولما كانت السفينة في هذه الحالة ، تبهر في غير خط سيرها المعتاد ، أو بالأحرى طرق ملاحية جديدة ، من ثم كان يتم اسناد ادارتها الى من كان لديهم خبرة بهذا الطريق البحري ، كذلك لم يكن الأمر يقتصر على المكاتبات السابقة ، وإنما خطابات توصية أيضا ، يحملها قائد السفينة .

وإذا كانت « الحجاز » قد أرسلت الى بومباي في عهد سعيد باشا ، الذي اقترن عهده بتزايد النفوذ الفرنسي ، فإن هذا الأمر رغم ما به من مكاتبات سياسية ، كان جوهره عملا ملاحيا اقتصاديا ، ينظر اليه من خلال الواقع الذي أثبت معاناة المجيدة من اصلاحات السفن « التمساح - السعيدية » في فرنسا ، كما أن بومباي كان يسهل الوصول اليها تبعا لنطاق عمل السفينة « الحجاز » التي كانت بالبحر الأحمر ، ولم تكن قناة السويس قد افتتحت بعد ، والوصول الى أوروبا يتطلب الدوران حول رأس العشم ( الرجاء الصالح ) .

ومع ذلك لم يخل الأمر من وجود بعض المظاهر ذات المغزى السياسي ، ذلك أنه بعد حضور « الحجاز » من الاصلاحات في « حوض الحكومة الانجليزية » في بومباي ، اتضح أن حكومة الهند البريطانية تنازلت عن تقاضى رسول دخول المحوض ملة الاصلاح ، ولذا أمرت الشركة المجيدة - حسب مكاتبتها الى وكيلها بجهة بتاريخ ١١ ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ابريل ١٨٦١ ) - بصدم تحصيل أجرة ركوب ٢٢ فردا من البحرية الانجليزية ، جاءوا من جده الى السويس ، وتم اخطار القنصل الانجليزي في جدة بذلك (٢٢٣) .

وعلى هذا الأساس ، بدت الغاية ايجاد علاقات طيبة بين الشركات الملاحية من جانب ، ثم بينها وبين القناصل والحكومات من جانب آخر ، وكانت الوسيلة تقديم التسهيلات والمساعدات ، وفي هذا المجال تجدر الاشارة الى أن حكومة الهند والشركة الشرقية ، كانت لها من العلاقات

---

(٢٢٢) المصدر نفسه - : سائرة بتاريخ ٢٧ نوفمبر ١٨٦٠ من المدير الى سعادة والي بومباي ، ص : ١٨٠ ، - بتاريخ ٢٨ نوفمبر ١٨٦٠ من المدير الى حضرة علي محمد خان قنصل الدولة العثمانية في بومباي ، ص : ١٨٢ ، - بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٨٦٠ من الخوجة وليم مالاكني وكيل الكومبانية الشرقية في بومباي ، ص : ١٩٩ .

(٢٢٣) - : سجل م / ١/٣/٦ قيد التحريرات الصادرة عربي أرتكي الادارة ، بتاريخ ١١ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ابريل ١٨٦١ ) من مدير المجيدة الى وكيل المجيدة لمصرية بجهة .



الملاحية ذات الأهمية الاستراتيجية في مصر ما يدعو لوجود علاقة حسنة ، حيث منحت التسهيلات لانتقال الجنود البريطانيين ١٨٥٧/١٨٥٨ ابان ثورة الهند ، وكذلك كانت الفناوات المصرية بالبحر الأحمر تحت ادارة الشرقية في عهد سعيد باشا ، بالإضافة الى التنافس الأنجلو فرنسى على صعيد تنافس الشركات البحرية وخاصة الشرقية P & O التي تقابلها الميساجيرى الفرنسية ، حيث أن الفترة ذاتها كانت تشهد محاولة حصول كل منهما على حق انشاء حوض اصلاح للسفن بالسويس لحساب الحكومة المصرية ، وإن كان قد غلب فيه النفوذ الفرنسى ، فأنشأت شركة اخوان ديسو تحت اشراف الميساجيرى وهو ما تم تناوله في موضعه .

ومع ذلك فإن وجود مثل هذه التسهيلات والامكانات الفنية التي أصعبت اصلاح السفينة في بضعة أشهر ، كانت أكثر جدوى للسفن المصرية من تلك التي مرت بها في ورش مرسيليا التي تزايدت فيها نفقات الاصلاح وأقيمت بشأنها الدعاوى القضائية علاوة على طول فترة الاصلاح، ورجعت كفة الجانب الانجليزى .

كانت مثل هذه الجوانب من أهم دوافع غلبة التوجه للجهات الانجليزية بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا عند شراء السفن أو إرسالها للاصلاح فى الخارج ، ويتضح ذلك من خلال قرار جمعية مؤسسى « الشركة المصرية » المؤرخ ١١ جمادى أول ١٢٨٠ هـ ( أكتوبر ١٨٦٣ ) ، اقر اجتماع اللجنة المشكلة من مهندس العمليات ومهندس وابورات بولاق ومهندس ترسانة الاسكندرية ، المكلفة بفحص السفن « جده - القبارى - الحجاز » ، اذ كان اقرار « بومباى » كجهة للاصلاح (٢٣٤) ، وفي المؤرخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) كان اقرارها ارسال السفينة « الجعفرية » الى لندن ، وذلك لكى يتم تغيير ماكينتها بأخرى أحدث ، وكذلك اجراء تعديلات فى أماكن الركاب والبضائع ، وحسبما أشار القرار فإن الجهة التي كانت تتولى الاشراف على الاصلاح هي الشركة الشرقية P & O (٢٣٥) .

وتجدر الإشارة الى أن جهة عمل السفينة كانت تحدد وجهة الاصلاح من هاتين الجهتين وخاصة قبل افتتاح قناة السويس ، لذا كانت ترسل العاملة فى البحر الأحمر الى بومباى ، والتي بالبحر المتوسط الى لندن ،

---

(٢٣٤) - عزيزية : المحظية الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ١١ جمادى أول ١٢٨٠ هـ ( أكتوبر ١٨٦٣ ) قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية .  
(٢٣٥) - : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومانية المصرية فى سياحة السفن .

وقد تم ذلك أيضا في الشركة العزبية ، حيث وجدت اشارات الى دخول السفينتين « جده - مصوع » حوض الحكومة في يوميات في شهر رمضان ١٢٨١ هـ ( فبراير ١٨٦٥ ) ( ٢٣٦ ) ، كذلك صنع قرال « دهنور » في لندن في نهايات ١٢٨١ هـ ( ابريل/مايو ١٨٦٥ ) ، وتكشف اشارة التصنيع هذه عن وجود وكيل ملاحى تم تعيينه في لندن هو عبد الحميد بك ( ٢٣٧ ) ، والذي كان وجوده لمتابعة الاشراف على تدبير احتياجات السفن ، كما تكشف أيضا عن وجود تطور في انشاءات الاصلاح في مصر ، حيث كان ذلك معاصرا لقرب الانتهاء من انشاء حوض السفن في السويس ، الذى تم افتتاحه في اكتوبر ١٨٦٦ ، ولذلك لم ترسل السفينة بأكملها للخارج ، ومن ثم أصبح ارسال السفن للاصلاح بالخارج مقتصرًا على حالات التعديل الجوهرية في التصميم الاصلى ، أو اجراء اصلاحات تفوق الامكانيات المصرية ، ولذلك لم ترد اشارات كثيرة في هذا المجال ، حيث كانت تحدث تطورات أخرى تمثلت في ترسانة الاسكندرية ، وانشاء الحوض العائم بالميناء ذاته ، وأيضا اصلاح الحوض الحجرى القديم الذى كان قد انشاء محمد على .

ومن الاشارات التى جاءت لاحقة للعزبية ، تلك التى وردت بخصوص سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية حيث تم ارسال سفينة « الدقهلية » للاصلاح في لندن ، أوائل ١٨٧٣ ( ٢٣٨ ) ، وكذلك أجريت اصلاحات عاجلة لماكينات « المنصورة » و « طنطا » في ورش ميناء عدن التابعة للشركة الشرقية الانجليزية P & O ( ٢٣٩ ) ، ولمل هذا العرض يكشف عن أن الاصلاح بالخارج كان يتناسب في حجمه تناسباً عكسياً مع تطور المنشآت المصرية ، فكان يتزايد عند وجود نقص في مصر ويقل تدريجياً كلما حدث التطور .

---

( ٢٣٦ ) - : مخططة الواپورات رقم ١ ، وثيقة بتاريخ ١٨ ن ( رمضان ) ١٢٨١ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) ، تقرير سوارى وابور مصوع الى قومية عزبية مصرية مديرى سعادتلر افندى .

( ٢٣٧ ) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة نمرة ٥٧ بتاريخ ٢٧ ذى القعدة ١٢٨١ هـ ، قرار مجلس ادارة العزبية باعتماد اسماعيل راقب ناظر الشركة في ٢٨ محرم ١٢٨٢ هـ ( مايو ١٨٦٥ ) .

( ٢٣٨ ) - ديوان ممية : مخططة ٤٧ ممية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٥٠/٢٥١ بتاريخ ٢١ جمادى اول ١٢٩٠ هـ ( يولية ١٨٧٣ ) من مدير عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية الى الممية .

( ٢٣٩ ) - مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٢٧ وارد الفروع لديوان العموم باسكندرية ، رقم ٧ فى ٤ ش ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ ) من حسن على بك بمدن الى مدير عموم المصلحة .

وإذا كان هذا العرض قد رصد أنواع السفن ومسمياتها واصلاحاتها ، الا أنه يثير في الوقت نفسه ، بعض الملاحظات حول عمليات الشراء والأطر التي كانت تحدد وجهتها في عهدى سعيد باشا وإسماعيل باشا ، خاصة في حالة شراء السفن البخارية والوبورات ، بالإضافة الى بعض الأنواع الأخرى ، التي كان يتم تصنيفها من الصاج والحديد ، والتي كان يتم انشاؤها في أوروبا ، نظرا لتأخر تصنيفها في مصر ، فانه لوحظ ارتباط الشراء بمحاولة اللحاق بمعطيات التطور ، ولكنها استندت تواجد العمالة الأجنبية ، مثلما أدت الى التوجه صوب الخارج أيضا لاجراء الاصلاحات ، ومن ثم يمكن رصد تلك الصورة من خلال تحديد جهات الشراء ، وهذه بدت في صور متداخلة لم تقتصر على الشراء مجردا ، وانما كان تحديد وجهته يخضع لعدة عوامل جاءت انعكاسا للظروف التاريخية آنذ ، من تداخل ظروف التطور الأوربي في التصنيع مع التوجهات الملاحية المصرية ، ثم نفوذ الجاليات الأجنبية في كسب التأييد السياسى ، ومحاولتها تحقيق مكاسب الصفقات التجارية وغيرها من مختلف العوامل .

ففى عهد سعيد باشا ، على الرغم من ذكر جهات أوربية متعددة عند شراء السفن ، الا أن الاشارات الى ماوسيليا وشركة المساجيرى الفرنسية ، ثم وساطة ادوار ديرفيو ، كانت هي الغالبة ، ويمكن القول انها كانت جزءا من توجهات الباشا صوب فرنسا ، ونجاحا حققه أحد أهم رموز النشاط الملاحي الفرنسى فى مصر « ادوار ديرفيو » ، الذى لم يكن مديرا لمكتب المساجيرى بالاسكندرية أو أنه أصبح بعد ذلك مديرا للشركة المجيدية فحسب ، وانما كان أحد رجال المال ، الذى قام بلور مزدوج فى مجال التعاقد على توريد صفقات السفن ، فى اطار تنافس فرنسى انجليزى ، أوضح مقامرة أجنبى ، على حساب التفوق الفنى للسفن الذى لم يكن كذلك فيما يورده ، وكمثال لذلك وابورات سعيد وتمساح والسويس المشتركة من مرسيليا ، ثم دور ديرفيو فى هذه الصفقات وهذا يمكن رصده فى عدة نقاط :

**أولا :** كان ديرفيو على علاقة بشركات صناعة السفن الفرنسية ، وازدادت أواصرها بموودى شركة « فورج وشانتييه للبحر المتوسط » ، وذلك لوجود علاقة قوية بين صديقه وشريكه المالى أندريه بهذه الشركة ، وقد أوضحت مراسلاتهما معا ، أن أندريه يمت يذكره بأن أحد مديرى تلك الشركة وهو « أدولف ماراكوارد » كان أحد شركائه الكبار فى بنك مالى ، ومن ثم يجب عليه مراعاة ذهاب صفقات السفن الى الشركة ، التى عبر عنها بقوله « .. التى تهتمنا مصالحها .. » ، وقد اقتضبح بعد ذلك أن

أندريه كان شريكا في رأسمالها ، وكذلك رئيس شركة الميساجيرى (٢٤٠) ،  
التي كان ديرفيو مديرا اقليميا لها في مصر قبل توليه ادارة المجيدية .

وعلى الرغم من أن تلك المكاتبة كانت في ١٠ مايو ١٨٦٣ ، أثر اشاعة  
عن نية اساميل باشا شراء ثلاث سفن حربية ، الا أنها توضح مدى ارتباط  
مصالح الأجانب ، وقد يقال بأنها التجارة ، ولكن ديرفيو كان يلجأ الى  
المجادلات والاعتراضات في مجلس ادارة المجيدية رغم زيادة الأسعار  
والتفاوت الفني ، ويبسدى اصرارا على شراء مصر للسفن من الشركات  
الفرنسية ، وقد أشار لاندز لذلك بقوله :

« لقد أمكن ديرفيو أن يجادل في مجلس ادارة المجيدية - مثلا - أنه  
بصرف النظر عن الأسعار المقارنة ، فإن طلب كل سفن الشركة من شركة  
P & O ( الانجليزية ) يعتبر امانة لفرنسا ، وكتب الى أندريه « ليساعدنا  
الله اذا لم تنتج سفنا جيدة مثل السفن الانجليزية » ( ٢٤١ ) ، وفي هذا  
القول اعتراف ضمني بأن السفن الفرنسية ، التي كان يحرص على بيعها  
لمصر ، لم تكن جيدة .

ثانيا : يؤكد واقع تلك الواپورات ذلك ، فقد كانت أثمانها  
س س فرنك س س فرنك  
٨٧ ٩١٤٠٨١ واپور سعيد ٧٧ ٧٢٠١٠٩ واپور تمساح ، برشيان  
س س فرنك س س فرنك  
( نجد ) ٥٥ ٧٣٤٤٤٩ ، ثم واپور السويس ٣٣ ٦٦٥٨٠٥ ( ٢٤٢ ) ،  
ومن المفارقات أنها كانت أقصر الواپورات عمرا في التشغيل بالبحرية  
التجارية المصرية ( المجيدية ) حيث غرق واپور سويس في يافا ، وأرسل  
واپور تمساح وسعيد ثانية للاصلاح بمرسيليا منذ عام ١٨٥٨ أى بعد نحو  
العام من قيام الشركة ، وحسبما جاء بالوثائق ، أن الواپورين صار  
ارتجاعهما للميرى في أبريل ١٨٦٠ ، وأنه قد بلغت المصروفات عليهما من  
يد الخواجات ديرفيو وشركاه بمرسيليا منذ عام ١٨٥٨ حتى ابريل ١٨٦٠  
للاپور سعيد ، وحتى يونية ١٨٦١ بالنسبة لتمساح مبلغ

( ٢٤٠ ) داليدس لاندز : مرجع سابق ، ص ص : ١٤٠ ، ١٤١ .

( ٢٤١ ) المرجع نفسه : ص ص : ١٤٩ ، ١٥٠ .

( ٢٤٢ ) دار الوثائق ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٨ قيد التحريات الصادرة  
عربي/قلم الادارة ، رقم ٤٠ بتاريخ ٦ ش ( شبان ) ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من لدير  
الى ناظر المالية ، ص : ٢٢٤ .

- سجل م/١/٣ قيد التحريات الصادرة ، لمررة ٤٠ في ٦ ش ( شبان ١٢٧٧ )  
من حدير الكوسبانية الى ناظر المالية ، ص : ٢٤١ .

س فرنك  
٣٥ ١٣٠-٣٣ ، وصدر الأمر العالي بسدادها بموجب القائمة المقدمة  
منهم ، ثم بيع تسمح الى ديرفيو في عهد اسماعيل باشا ، أما بائع  
الوابورين للشركة فكان سنيادنيوه (٢٤٣) .

ثالثا : يتضح من هذا أن الوابورين لم يعملوا أكثر من عام ، وظلا في  
الاصلاحات فترة أطول الى أن تم ارجاعهما للميرى ، ولم يعد الأمر هو عدم  
جودتهما ، وإنما يكمن الدرس في المصالح المشتركة بين الأجانب ، التي  
دفعتهم للمتاجرة على حساب مصر ، وعدم ادراك الحاكم المصرى ذلك ، حيث  
لم يبق منهما سوى وابور نجد ، وهو الذى غرق عام ١٨٦٥ فى عهد  
اسماعيل باشا .

ويرجع أن عدم كفاءة هذه الوابورات ، كانت من بين العوامل التي  
أدت الى الاتجاه الى دول أخرى سواء من حيث شراء السفن الأخرى ،  
أو اصلاحاتها ، فقد أشير الى وابور الحجاز مثلا ، أن بنائه الأصلي كان فى  
« بلاد الفلينك بفارويقة الخواجات وان فليسنكر وأن هيل  
بامستردام » (٢٤٤) .

ومن الملاحظات الجديرة بالتسجيل فى هذا الشأن ، أنه بعد تعريب  
ادارة المجيدية ، اتجهت غالبية طلبات تطوير واصلاحات السفن الى  
الشركات الانجليزية ، سواء فى لندن أو بومباي وقد برزت منها شركة  
الخواجات جويس وشركاه فى ليفربول (٢٤٥) ، ثم شركة P & O ،  
وخاصة ورشها فى بومباي، ويرجع أن دوافع هذا التغير كانت فى تفوقها عن  
مثيلتها الفرنسية ، بالإضافة الى الأمور السابق ذكرها مثلما تأثرت  
بتوجهات الادارة بعد تعريبها صوب إنجلترا ، وخاصة بعد تحسن العلاقات  
الملاحية بين بريطانيا ومصر التي سمحت للفرق الانجليزية ، باحتياز  
أراضيها فى أواخر ١٨٥٧ ، لانقاذ الموقف بعد ثورة الهند (٢٤٦) .

أما فى عهد اسماعيل باشا ، فقد وضع منذ البداية غلبة التوجه  
لشراء السفن من إنجلترا وهو ما أشير له ، عندما ذكرت طلبات الشركتين

- 
- (٢٤٣) - : سجل م/٣/٣ قيد التحريات الصادرة للمدير ، مرة ٧٧ بتاريخ  
١٠ محرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ ) من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧٣ .  
(٢٤٤) - عزيزية : للحظفة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع اول ١٢٨٠ هـ  
( أغسطس ١٨٦٣ ) ، قرار جمعية القومية المصرية .  
(٢٤٥) - مجيدية : سجل م/٤/٦ قيد التحريات الصادرة والواردة ، بتاريخ يولية  
١٨٦١ من الخواجات ديرفيو وشركاه بالاسكندرية الى المدير ، ص ١٤ .  
(٢٤٦) د- عبد العزيز الشناوى : مدينة السويس ، ص ص : ١٣٣ ، ١٣٤ .

المصرية والعزيمية ، حيث كانت التوصيات ترسل الى وكيل شركة P & O بتصنيع اعداد من الواورات ، وكان ذلك يعنى تفوق استخدام السفن الانجليزية فى البحرية التجارية المصرية ابان عهد اسماعيل باشا ، ويرجع ان الدافع لذلك كان التفوق الانجليزى والتوجهات السياسية كما يلى :

اولا : التفوق الانجليزى وهو ما عبر عنه ادوار ديرفيو احد المؤسسين وعضو مجلس ادارة المصرية والعزيمية ، بمشاعره التى لم تخف خبيقة بضالة فرصة تسويق الواورات الفرنسية ابان عهد اسماعيل باشا ، وذلك فى رسالته الى صديقه أندريه بقوله « ٠٠ ليساعدنا الله اذا لم نتج سفننا جيدة مثل السفن الانجليزية » (٢٤٧) .

وفى موضع آخر حين اشتد الضيق بديرفيو فى أعقاب توقيع عقد مع شركة P & O لتوريد ١٢ سفينة بخارية ، بالاضافة الى تكليف نفس الشركة بالقيام باصلاحات الاسطول المصرى ، أن قام بالكتابة الى صديق وسيط ، مخبرا ارمان بيهيك « وزير الزراعة والتجارة والأشغال العامة الفرنسى ، وفى نفس الوقت رئيسا لمجلس ادارة شركة المساجيرى البحرية ، وعضوا فى مجلس ادارة شركة « فورج وشانتيه للبحر المتوسط » الخاصة بصناعة السفن ، بأنه مستاء من منح الخديوى عقود بناء السفن لشركات بريطانية ، ويطلب فيه تدخل فرنسا رسميا .

ولما كان أندريه يعلم خطورة اكتشاف مثل هذا المسلك على وضع ديرفيو فى مصر ، فقد أرسل اليه محذرا فى ١٨ فبراير ١٨٦٥ ، وبما يفيد أنه مادام البحث عن الأفضل فليس هناك ما يمنع تقبل ذلك والدخول فى المسائل بمنطق رجل المال حتى لو كان ذلك فى عمليات توريد سفن انجليزية ، وذلك حسب النصوص الواردة .

« ٠٠ مضطر أن أرفق ٠٠ تحذيرا أرجو أن تعلقنى فيه ٠٠ انى أنبهك أن تأخذ حذرك ، فصالحك تتعرض لخطر الاساءة الجدية ، اذا افشيت الاسرار ٠٠ صدقتى اذا نصحتك أن تكتفى بالأسف فى داخلك ٠٠ فلتصنع قواربك فى كلايد أو ميرس اذا شاء صديقك الملكى ( الخديوى ) ذلك حاليا ، وإذا أراد خطوطا أو قاطرات انجليزية ، فلتتوجه الى شيفلد أو برونجهام ، وتؤكد من أتمالك ، دون أن تشغل نفسك فى أن تكون الأفضل لاحتواض سفننا أو مصانعنا ٠٠ » ثم يختتم رسالته بقوله : « لابد أن يأتى دورنا عندما ترتفع أسهمنا فى السلم السياسى ٠٠ » (٢٤٨) .

(٢٤٧) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ١٢٩ ، ص ١٥٠ .

(٢٤٨) نفسه ، ص - ص : ٢١١ - ٢١٢ .

فإذا كان هذا ، يوضح أن عمليات شراء السفن من الخارج كانت،  
تتم خلفها صراعات سياسية بين الجاليات الأجنبية ، فانه يوضح  
أيضا ، أن مثل هذه الأمور ، كان يتم النظر إليها باهتمام بالغ في عالم  
التجارة ، وبما يعكس حرص تلك الجاليات على مصالح أوطانها .

أما إذا تمت مناقشة التفضيل المصري للوابورات الانجليزية ، فذلك  
للمسعة العالمية التي كانت تتمتع بها انجلترا في عالم الملاحة ، فبالمقارنة  
كان لدى شركات الملاحة الانجليزية وخاصة P & O ، الترسانات  
والمخازن وورش الإصلاح المنتشرة في لندن والراس (رأس الرجاء الصالح)  
ومنطقة البحر الأحمر وبومباي التي بوسعها تأدية الخدمات للسفن  
المصنعة في انجلترا ، على عكس شركة المساجيرى الفرنسية التي شرعت  
منذ عام ١٨٦١ فقط ، في مد وتنظيم خط ملاحى من السويس الى الهند  
الصينية ولم تكن محطات سفنها مزودة بأحواض لإصلاح السفن الكبيرة ،  
حتى مستعمرتها كوشنشين Cochinchine الواقعة في الهند الصينية ،  
كانت خالية من حوض بحرى كبير ، فكانت تلجأ تلك السفن الى ميناء  
هونج كونج Hong-Kong ، أو بومباي ، وكلتاهما كانتا تحت النفوذ  
البريطانى ولذلك نجحت مساعى تلك الشركة فى اقناع الحكومة المصرية  
( سعيد باشا ) على انشاء شركة ديسو حوضا لإصلاح السفن بالسويس ،  
وهو ما تم لحساب الحكومة (٢٤٨ م ) ، وكان جوهر هذا الأمر الاستجارة  
بمنشآت مصرية فى مواجهة التفوق الانجليزى ، بالإضافة الى ذلك تفوق  
الاسطول الانجليزى نفسه فى وحداته وامكاناته ، وهو الذى ذكر عنه  
جورج لوفران ، بأنه منذ ١٨٥٠ كان نصيبه ٦٠٪ من الشحنات العالمية  
ثم ارتفعت بعد ذلك ، كما كانت سفنه ثلاثة أصناف كبرى يبلغ طولها  
٣٠٠ متر ومختلطة للمسافرين والبضائع ، ثم مراكب خاصة (٢٤٩) ،  
وكان ذلك يعنى القدرة الانجليزية على تلبية كافة الاحتياجات وبمختلف  
المواصفات ، وهو ما تحتاجه مصر ، وأية مشروعات ملاحية ولبية تبغى  
الطموح والتطور .

وعلى الرغم من هذه الامكانات التى رجحت شراء السفن الانجليزية ،  
الا أن الأمر لم يخل من وجود مصالح اقتصادية ، تمثلت فى رخص  
الأسعار ، وهو ما أشار له لاندز فى تقويمه لدور ديرفيو بقوله :

---

(٢٤٨م) د عبد العزيز الشناوى : - قناة السويس .. ج ١ ، ص - ص :  
٥١١ - ٥١٣ .

- مدينة السويس .. ص - ص : ١٢٧ - ١٤٠ .

(٢٤٩) جورج لوفران : مرجع سابق ، ص : ١١٨ ، ١١٩ .

• • أنه بصرف النظر عن الأسعار المقارنة فإن طلب كل سفن الشركة من P & O ، ( كان يعتبر ذلك ) اهانة لفرنسا ، ( ٢٥٠ ) ، بالإضافة الى التيسيرات الملحوظة في الدفع ، ففي بعض الحالات كان يتم شراء السفن من شركة P & O دون وساطة بيوت مالية ، وفي هذا الجانب لم تكن الفوائد مزدوجة للمالين والشركة ، وانما كانت فقط في حالة تأجيل الدفع للشركة ، وفي هذا المجال كانت تعطى السفن بفترة سماح للدفع دون فوائد وتكشف الوثائق عن أن هذه الشركة P & O ، استمرت معاملاتها مع الميزية لفترة متأخرة ، وكان لها مبلغ ٢٩ قرشا ٨٤٥٤٤ جنيها تم سدادها في ١١ أبريل ١٨٧٠ ( ٢٥١ ) ، أي عند التصفية •

وإذا كانت توجد ثمة دوافع أخرى ، فهذه تكمن في الأمور السياسية لاسماعيل باشا ، اذ كما سبقت الإشارة ، أنه كان يتم الحصول على الموافقة النهائية على طلبات الشراء من الخديوى ، ولما كان قد وضع منذ بدايات عهده اهتمامه بالتواجد المصرى في البحر الأحمر ، وأنه نجح بعد مفاوضات مع الحكومة الانجليزية ، فى نقل ادارة فئارات البحر الأحمر الثلاث ( الأشرفى - الزعفران - أبى الكيزان ) الى الحكومة المصرية اعتبارا من ١٨ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) ( ٢٥٢ ) ، وهذه كان قد تم انشاؤها فى عهد سعيد باشا ، ولكنها كانت تحت ادارة الشركة الانجليزية P & O ، ويرجع أن التعامل مع هذه الشركة كان استمرارا لهذه العلاقة التى توطدت منذ البداية بالحكومة البريطانية ، سياسيا فى عالم الملاحة •

وفيما يتصل بالعوامل السياسية أيضا ، حاول البعض تفسير توجهات الباشا صوب المنتجات الانجليزية بقوله انها كانت جزءا من المراتة التى أحسها تجاه كل ما هو فرنسى ، نتيجة المشاكسة المستمرة بينه وبين ديلسبس بسبب مشكلة القناة ، بالإضافة الى اقتناعه بأن أخيه مصطفى فاضل الذى زار باويس ، يتآمر ضده بمساعدة فرنسا ، ومع أنه لم يجرؤ أن يذهب فى كل مكان قائلا لكل الدنيا ان عليه ان يتخلص

( ٢٥٠ ) داليس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٤٩ •

( ٢٥١ ) دار الوثائق ( خدمات - ميزية ) : مطبعة الاربودات ٦٩ - ١٨٧٢ ، وثيقة بتاريخ ١١ أبريل ١٨٧٠ ايصا استلام الفردمول وكيل الشركة الشرقية مستحقات لدى الميزية ، وعلم مصطفى فهمى وكيل الميزية •  
( ٢٥٢ ) ديوان عمية : دفتر ٥٣٩ صادر تركى ، ج ٢ لمره ٢١٩ بتاريخ ٣ ربيع اول ١٢٨٠ هـ من العمية الى المالية ، ص : ١٣٢ •  
- دفتر ١٩٠٤ أوامر ، رقم ١١ بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ ، أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٥٩ •



من كل هؤلاء الفرنسيين ، ولكنه يستطيع ( وهذا ما فعله فعلا ) ، أن يطلب من الشركات في إنجلترا أن تصنع له ٠٠ ، ( ٢٥٣ ) .

وهكذا بدت عملية شراء السفن في الخارج ، ليست عملية شراء وبيع مجردة بين الطرفين ، وإنما تشابكت خيوطها على صعيد العلاقات والمواقف ، بين الجاليات الأجنبية والنفوذ السياسى من جانب وبين موقف الحكام وتوجهاتهم السياسية من جانب آخر ، علاوة على الجوانب الفنية والاقتصادية التي تفاوتت من جهة إلى أخرى ، التي وجعت جانبا على آخر في بعض الأحيان ، ولم يكن الأمر كذلك في أحيان أخرى وكان مفادها التضحية بمصالح البحرية التجارية المصرية من قبل الأجانب الذين عنوا بمصالح شركات ونفوذ بلادهم ، نتيجة توريد السفن أيا كانت درجة عدم ملائمتها .

ومن هذا العرض يتضح أن حركة التفاعل المصرى مع التطورات قد أكدتها بالفعل عدة مظاهر تمثلت في تطور أعداد السفن بأنواعها المختلفة بدءا بما امتلكته في الشركة المجيدة وانتهاء بمصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، وكذلك تطورت تصميماتها البخارية وتجهيزها بالآلات والأدوات الملاحية المتطورة ، فضلا عن ذلك تزايدت معدلات استهلاكها من الوقود ، مثلما تزايد الاهتمام بالإنشاءات اللازمة من ورش الإصلاح والمخازن في المحطات البحرية ، وذلك بفضل التشجيعات السلطانية والخديوية .

ولما كانت هذه النهضة قد اعتمدت أساسا على الخارج ، دون الاعتماد على ريزة إنتاج داخلي كافية ، سواء بالنسبة لبناء السفن أو إصلاحاتها الشاملة ، أو تجهيزاتها بالوقود ، من ثم انعكست هذه الأمور على ملامح التطور فأبرزت سلبيات الاعتماد على الخارج ، وتمثل ذلك في استثناء النفوذ الأجنبى في حصوله على امتيازات توريد السفن وتقاضيه أثمانا مرتفعة في بعض الحالات على حساب الجودة الفنية ، وكذلك اللجوء إلى ورشه في الإصلاحات ، بالإضافة إلى احتكار عناصره توريد الوقود ، وإزاء ذلك جميعه برز عدم التوافق بين خطوات التطور وقصور الإمكانيات عن ملاحقتها الجوهرية ، وهذا القصور لم يكن بالنسبة للإنتاج فحسب ، وإنما الإدارة أيضا ، فبرزت سلبيات عديدة كان من أهمها حدوث الخسائر المالية نتيجة المضي خلف المشتريات دون حسابات دقيقة في الإجراءات ، مما قلل من نجاحها .

أما على صعيد الإيجابيات فإن وجود الأعداد الكبيرة من السفن ،  
وتواصلها مع التطور العالمى ، أوجد سفنا ملاحية قوية لديها القدرة على  
مزاولة النشاط البحرى التجارى ، الذى يلبي احتياجات المجتمع سواء  
على صعيد الملاحة البحرية أو بالنسبة للداخلية التى ألحقت بها ، بالإضافة  
الى أنها أوجدت قناة للعلاقات الخارجية السلمية ، وذلك من خلال  
معاملاتها مع الشركات الأجنبية ، وعلى كل فقد بدت السفن التجارية من  
أهم الوسائل التى أثبتت وجود الاسم المصرى فى البحار ، وهذا يتضح  
بصورة أكثر فى العناصر التالية ، التى تتناول التوكيلات الملاحية ونشاط  
السفن .

## الفصل السادس

---

### التوكيلات الملاحية



لما كان الغرض من انشاء الموانئ هو ايجاد تسهيلات وخدمات للسفن وما تنقله . لذا كان يضم الميناء أعمالا كثيرة من بينها ادارة الميناء ذاته وهيئة ارشاد السفن والقائمين بالشحن والتفريغ والورش والمكاتب والجمارك وغيرها (١) . وفى الماضى كان يقوم قادة السفن بالاتصال بسلطات الميناء لانهاء الاجراءات المطلوبة ، ولكن بعد التطور الملاحى ورواج حركة التجارة البحرية ، وازاء المنافسة بين مختلف الشركات الملاحية وحرصا على توفير وقت عمل السفن ولتحقيق الانتظام فى مواعيدها . تم تعيين وكلاء ملاحيين Shipping Agents ينوبون عن السفينة فى تدليل ما يعترض طريقها من الصعوبات ، ولذلك يطلق على القائم بتلك الأعمال « وكيل السفينة » على أساس أنه يمثل لها أو « وكيل مالك السفينة » على أساس أنه يمثل الجهة أو الشركة المالكة لها (٢) .

#### أولا - ماهية عمل الوكلاء الملاحيين :

كانت مسألة تعيين واختيار وعزل الوكلاء من اختصاصات ادارة البحرية التجارية المصرية ، وكان يتلزم مع تعيينهم أو اختيارهم ضرورة ترتيب أماكن ومكاتب ومخازن خاصة بالتوكيل ، وكان يراعى فى ذلك مؤثرات حركة البضائع ، واتساعها لمستلزمات السفن ، بالإضافة الى قربها من الميناء ، أما مهام الوكيل فهي تبدأ فور اخطاره بموافقة الادارة العمومية فى مصر أو من تفوضهم عنها فى ذلك ، ومن خلال نماذج العقود الموقعة والتعليقات الصادرة فى هذا الشأن فقد كانت تتضمن ما يلى :

ثولاً : القيام بترغيب التجار فى سفرهم وشحن بضائعهم فى السفن التجارية المصرية والتأمين عليها متى طلب ذلك .

(١) محمد امين نوافه وآخرون : مرجع سابق . ص : ٣ .

(٢) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق . ص - ص : ٨٦ - ٩٠ .

هارون أحمد عثمان ( د ) : نقل التجارة الدولية لجمهورية مصر العربية بالسفن النظامية - المشاكل والحلول - رسالة دكتوراة بإشراف د/اسماعيل محمد هاشم ، ١/٥٠١/محمود سمير طوبار ، كلية التجارة جامعة الزقازيق ، نوفمبر ١٩٨١ ( نسخة مهادة الى مكتبة اكاديمية النقل البحرى بالاسكندرية ) ، ص - ص : ١٠٣ - ١٠٥ .

**ثانيا : بذل أقصى جهد في سرعة شحن وتفريغ السفن حال تواجدها بالميناء ،**  
وتخليص المستندات المطلوبة لدى السلطات المحلية في الميناء وإخطار  
وكلاء الموانئ اللاحقة تفرافيا بما يراه ضروريا للسفينة وبما يحقق  
الاستعداد لها قبل الوصول .

**ثالثا : مراعاة الدقة في الأوزان وفضات النولون في مجمل ما يتم التعامل**  
فيه مع السفينة ، ويقوم بإجراءات قيد ذلك في سجلات ، وإرسال  
الإيرادات في رسائل بحرية الى ديوان الصوم .

وبالنسبة للبضائع فيتم إثباتها في « منافستو » **Manifesto**  
خاص يوضح به الصنف والكمية واسم مرسلها والجهة التابع لها ، واسم  
المرسل اليه وجهته ورقم بوليصة الشحن **Bill of Lading**  
وكل ما يترأى له من الملاحظات ، وبالنسبة للركاب فقد كان عليه إثبات  
بياناتهم في منافستو خاص بهم موضعا به الأسماء والعدد والدرجات  
النازلين بها والجهات المسافرين إليها وأرقام تذاكرهم ، وتعطى نسخة من  
ذلك للسواري ، وترسل أخرى الى الإدارة مع أول سفينة مبحرة الى مصر ،  
ويحتفظ لديه بنسخة تمهيدا لعمل كشف حساب شهري عما حققه من  
إيرادات مخصوصا منها مصروفات التوكيل من عمولات أو مرتبات  
أو نفريات أخرى كإيجار المقر أو أثمان مطبوعات أو انفاقات خاصة  
بالسفينة وغيرها .

**رابعا : لايجوز للتوكيل الخروج عن النظم والتصرفات المقررة من ديوان**  
العموم ، وإذا تراءت له ملاحظات أو آراء في صالح نشاط السفن  
أو الإدارة ، فيجب عليه تقديم ذلك بالإيضاح الكافي للإدارة ، وليتم  
العمل بما يصدر من قرارات نهائية فيها ، كما أنه كان يعنى بحل  
ما يعترض السفن طرفه من مشكلات أو حوادث .

**خامسا : إذا حدثت منازعات بين الوكيل والإدارة فيتم البت فيها**  
بالمجالس المحلية بمقتضى القوانين العثمانية كما أنه من حق الإدارة  
إبطال أى خط من خطوط سير السفن ، وكذلك إبطال المرور على  
ما تراه من المحطات البحرية أو عزل أى وكيل وتعيين بدل منه فى  
أى وقت ، ولا يترتب على ذلك أى حق فى أية مطالب مستقبلية (٣) .

---

(٣) دار الوثائق القومية ( ختمات - عزيزية ) : مطبعة تراجم دفاتر ، ملف ٤ دجى -  
غاية دجى ١٢٨٢ هـ ، شروط اتفاق بتاريخ ٥ دجى ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) بين وكيل  
سيفا والقومسيون للمين لتزيت اساكل الشام وتوكلاتها .  
- مطبعة ملخصات ، ملف علم توكيلات ومطبات فروع العزيزية مجرم ١٢٨٠ هـ -  
٦ دجى ١٢٨٦ ق ، شروط اتفاق بتاريخ ٢٢ دجى أول ١٢٨٢ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ ) بين  
السيد سليم كساد الوكيل ببالا والمستر قسرة أول وكيل بيوت بالنيابة عن القومية -

اذن فقد كانت هذه هي أهم واجبات الوكيل الملاحي التي كانت تصرف له مستحقاته نظير القيام بها بيد أنه قد وجدت نصوص أخرى بعضها يحتم القيام بأعمال خدمية لا يستحق عليها عمولة منها قيامه بواجبات السفن المعينة مؤقتا (الظهورات) لتأدية أعمال محددة بين مصر وبعض الموانئ الأخرى بموجب عقود تأجير من الإدارة العمومية ذاتها وما إلى ذلك .

وتجدر الإشارة إلى أن بعض الوكلاء كان يتم تعيينهم كموظفين من بين عمالة البحرية التجارية ، وهؤلاء كانت تصرف لهم مرتبات ثابتة ، وكانت تنسج مهامهم لأكثر مما سبق ذكره فمنهم من كانوا يشاركون في إبحار المرور البحرية ويبدون الرأي في اختيار الوكلاء بالعمولة ويسمح لهم بتزويد السفن والتوكيلات الآخر بالنقد اللازمة ، وكان في مقدمة هؤلاء وكيل الأستاذة ، ربما لبروز مكتبه كتوكيل رئيسي في المنطقة الملاحية التي يتواجد فيها ، ونفس الشيء بالنسبة لتوكيلات الاسكندرية والسويس وببروت ، مثلما كان وكيل لندن مختصا بشراء مستلزمات البحرية التجارية المصرية عامة في أوروبا وخاصة الفحم والآلات بالإضافة إلى الإشراف على شراء واصلاحات السفن وعقد الصفقات التجارية والقروض ، وهؤلاء يمكن أن نطلق عليهم «الوكلاء الموظفين» ، وكانت تصرف مرتباتهم ومكافآتهم شأنهم في ذلك شأن طاقم السفينة ، وكانوا في الغالب من ذوى الخبرات الملاحية والإدارية ، ومنهم من كان قد سبق توليه قيادة السفن ، وكان من بينهم وكلاء تجاريون للحكومة أكثر من كونهم وكلاء ملاحه ، ولذا كانوا يقومون بمهام أخرى كثيرة (\*) .

أما الوكلاء بالعمولة فهؤلاء كان يتم اختيارهم من بين أهالي الميناء المشهود لهم بحسن السيرة والسلوك ، ومن يتمتعون بعلاقات طيبة مع التجار والسلطات المحلية وذوى مكانة مالية متميزة ، علاوة على ذلك كان يضمّن أحد المسئولين الكبار أو التجار الأثرياء في الميناء ، وكان يتم توقيع الاثنين معا على الشروط ، ويعامل هذا الوكيل بالقومسيون ، أي بتخصيص نسبة كانت تتراوح غالبا بين ٥% ، ٦% من اجمالي قيمة الشحنات والصفقات التجارية التي تتم بمعرفته وتصرف له شهريا بعد اجراء الحاسبة بما فيها إيجار ومصروفات التوكيل أو بدونها حسبما يكون الاتفاق (٤) وقد كانت تحدد أعداد واختصاصات هؤلاء المعاوين حسب

(\*) سيتم تناول ذلك في نوعيات منها توكيلات الأستاذة - سيرا - بيري - لندن -

السويس - جدة - عدن .

(٤) - : مخططة ١٣٦ سندات وكمبيالات ، وثائق متفرقة مستندات صرف عمولة ،

محرم - رجب ١٢٨٤ هـ ( مايو - نوفمبر ١٨٦٧ ) ، منها مصطلح بك الصلاح وكيل حيفا

وآخرون .

حالة كل توكيل على حدة ، وكان بعض الوكلاء يزاولون الى جانب وكالتهم هذه أعمالا أخرى كان يكونوا موظفين بالميناء ، أو يعملون بتوكيلات أخرى .

وعلى الرغم من التحريات الواسعة التي كانت تجريها لجان اختيار الوكلاء ، فإن بعضهم لم يكن في المستوى المنشود فنقرأ مثلاً شكاوى المواطنين من وكيل مصلحة الواپورات الحديدية في مرسين « لعدم استقامته » حتى أن أسدء تلك الشكاوى قد جاءت بالصحف في مصر (٥) ، وأيضاً الخواجة « فنسانولاجوسمان » وكيل العزيرية في برنديزى الذى لم يستطع الصرف على السفن عند الحاجة الى ذلك ، علاوة على عدم تحريره الدقة في تدوين بيانات سير السفن ، بالإضافة لانشغاله عن أمور السفن المصرية بالسكك الحديدية ووكالته عن الشركة البحرية الإيطالية في برنديزى (٦) ، وعلى العكس من ذلك فقد وجد وكلاء متميزون في أعمالهم وسعة نشاطهم .

وعامة فقد كان يتم تكليف لجان أو مديرين من البحرية التجارية المصرية بالمرور الدورى على الموانئ والتوكيلات ، مثلما كانت تتوافر الأخبار عن طريق قادة السفن ، وكان يعاد النظر دوريا في حسابات جدوى التوكيلات ، فإذا ما تبين مخالفاته ينهى التعاقد معه ويتم البحث عن البديل ، وإذا اتضح عدم جدوى استمرار التوكيل برمته كان يتم الإغلاق وإيقاف مرور السفن عليه ، إذ كان انشاء التوكيل يتطلب تحقيقه الأهداف الاقتصادية للنشاط البحرى ، مثلما كان يتم النظر بعين الاعتبار لتنمية العلاقات مع التجار والأهالى في الموانئ المختلفة وبما يؤثر ايجابيا في صالح سعة النشاط والقائمين به ، ولعل ذلك من أهم الأسباب التي جعلت البعض ينظر الى النقل البحرى باعتباره عملية ذات أهداف حضارية متشعبة ، فالتوكيلات الى جانب السفن ترفع شعارات الشركات أو المصالح التابعة لها ، ومن ثم تعتبر من رموز الدولة في المحيط الخارجى ، وهى بذلك تحقق نسبيا رهزا سياسيا سياديا . مثلما تحقق غايات اقتصادية فى انجاز مهام النقل ، وعندما تمنى باطر العلاقة مع المتعاملين معها . فانها تحقق مبادئ حضارية على الرغم من أنها تخدم الاقتصاد (٧) .

---

(٥) الجواب : العدد ٥٣ بتاريخ الأربعاء ١٥ جمادى الأول ١٢٨٨ هـ / ٢ أغسطس

١٨٧١ هـ .

(٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٩/٦٨ م ، قرار رقم ٧٠/٤٩ بتاريخ ٢ جمادى الآخر ١٢٨٦ هـ ( سبتمبر ١٨٦٩ ) صادر من كومسيون إدارة العزيرية بخصوص وكيل برنديزى .

(٧) - جمال عبد الحى : مرجع سابق ، ص : ٤٩ .

- راجع ما سبق تناوله فى التمهيد ( ماهية البحرية التجارية وأهميتها ) .



وفي النهاية ينبغي الاشارة الى أن عمل الوكيل الملاحي كان يختلف الى حد ما عن عمل سماسرة السفن Ship Brokers ، حيث انه يتسم نسبيا بالديمومة والاستمرار لجهة أو جهات محددة ، ويرتبط بوجود خطوط ملاحية منتظمة ، أما السماسرة فهم الذين يتم الاستعانة بهم في جلب الركاب والبضائع خاصة للسفن التي ليس لها خطوط سير منتظمة والتي ليست لها توكيلات ملاحية ، علاوة على قيامهم بتصرف شئون السفينة في الميناء ، وذلك في مقابل عبولة يتم الاتفاق عليها .

وقد وردت اشارات عن استعانة الوكيل الملاحي بالسماسرة ، وحدث ذلك مثلا في توكيل السويس عنقما وجد - بعد افتتاح قناة السويس - عزاحمة من السفن الأجنبية فالتمس من الادارة تخفيض اجسرة الركاب جزئيا الى جدة في موسم الحج والاستعانة بالسماسرة في جلبهم ، وتمت الموافقة بأن يعرف للسماسرة عشرة قروش عن كل راكب يدنح نولونه كاملا ، وخمسة قروش اذا كانت أجرته مخفضة (٨) ، كل ذلك من أجل توفير طاقة عمل للسفن المصرية وللتغلب على المنافسة الأجنبية ، ولنفس الأغراض وافقت الشركة المصرية في ذي الحجة ١٢٨٣ هـ (أبريل ١٨٦٧) للوكلاء - في أعقاب انخفاض الحركة التجارية بعد انتهاء الحرب الأمريكية - على قيامهم ليس فقط بتخفيض النولون ، وإنما اقراض التجار بقدر ثلثي قيمة البضائع على أن يتم التحصيل في توكيل ميناء الاستلام (التفريغ) ، ومن يتأخر عن السداد بعد ثمانية أيام من ميعاد الوصول توقع عليه فوائد تأخير بنسبة ١٨٪ سنويا (٩) ، وهي بذلك كانت تستنبط اجراءات تمنحها للوكلاء في سبيل ترغيب التجار في الشحن .

ولعل هذا التناول يبرز مهام الوكيل الملاحي في الأغراض التجارية ، غير أنه وتعبا لظروف الفترة تاريخيا ، اتسعت المهام بعض الشيء عن ذلك لتكون مقترنة بنشاط السفن وفاء ليس بالأغراض الملاحية التجارية فحسب وإنما الظروف السياسية ، وفي بعض الأحيان كان يشارك بعض الوكلاء كجزء من لعبة السياسة نفسها ، وهذا نلاحظه في ظروف انشاء التوكيلات الملاحية وخطوط سير السفن في ظروف كل توكيل على حدة .

### ثانيا - ظروف مرور السفن وانشاء التوكيلات الملاحية :

كانت التوكيلات الملاحية والخطوط التي تدير فيها السفن هي

(٨) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وإبورات البوستر الخديوية) : سجل ٢٨/٣/١/م ج ٣ وارد القروع - رقم ١١٣١ في غاية ب (رجب) ٢١٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل السويس الى ادارة الصوم - ص ١١ .  
(٩) - (خدمات - عزيرية) : المجلد الأول ، قرار جمعية نظارة عموم القومانية العزيرية ٤ الحجة ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧) .

الرموز المباشرة للنشاط البحري التجاري في المياه الخارجية ، وبدا كل منهما متلازما مع الآخر ، اذ كان من الضروري للسفن التي تتردد بانتظام على ميناء ما توفير من يقومون بشئونها في هذا الميناء ، وهؤلاء هم الوكلاء الملاحيون ، وهؤلاء ايضا ليسوا بنبؤى قيمة مالم تتردد سفن عليهم سفن تشحن وتفرغ مايقومون به من أعمال في التبادل البحري .

على أن التوكيلات لم تكن في مجملها متساوية في الحجم والمهام والأهمية ، اذ كان لكل وكيل درجة من الخصوصية ، سواء في مجال تشغيله مينا أو متاعدا ، أو اقتصار مهامه على الأمور الملاحية أم امتدادها الى أمور أخرى ، ونفس الشيء بالنسبة لأعداد التوكيلات التي كان يتم تحديدها تبعا لأعداد المحطات البحرية التي كانت تمر عليها السفن بانتظام ، والتي نلاحظ تطورها في عهد اسماعيل باشا عن عهد سعيد باشا تبعا لامكانيات البحرية التجارية ذاتها .

وعامة فإن التلازم بين مرور السفن بانتظام ووجود توكيل ملاحي ، كان يؤدي الى تلازم قرارات الادارة بشأنهما أيضا في غالبيتها ، وفي مختلف الظروف فإن العامل الجغرافي المتمثل في موقع مصر الملاحي ، والعامل السياسي المتمثل في التبعية للدولة العثمانية ، قد كفلا لسفن البحرية المصرية محاور ملاحية متسعة في البحار الواقعة ضمن الأملاك العثمانية أو التي تطل على أحد جوانبها وهي ( البحر الأحمر - المتوسط - ايجي - الأسود ) (١٠) . وكان من أثر هذه التبعية توافر الفضاء السياسي العثماني لنشاط السفن المصرية واستخدام الوكلاء في الموانئ التابعة لها هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإنه كان على السفن التجارية المصرية أن تقوم تبعا لهذا الفضاء بدور هام اقتصاديا في ربط مصر بموانئ الدولة صاحبة السيادة من جهة ، وبين موانئ تلك الدولة وبعضها البعض من جهة أخرى ، وهذا يفسر تركيز خطوط سير السفن والتوكيلات الملاحية على امتداد هذه البحار ، ثم تواجدها بصورة أقل في الأماكن الأخرى .

وبالنسبة لهذه العناصر فقد كان يتم تحديدها عن طريق لجان يتم تشكيلها بمعرفة الادارة العمومية تضم عناصر ذات خبرة في الملاحة ونظم الادارة ، تقوم بارتياح المناطق البحرية المطلوب مرور السفن عليها بعد ذلك ، وتقوم أثناء مرورها بدراسة حالة الطريق البحري من حيث درجات الأمان في السير ومكامن الخطورة البحرية وحالات المد والجزر والتيار المائي والأمواج ، بالإضافة الى الرياح والطقس ، ثم دراسة الجوى

---

(١٠) فرمان تأسيس المجيدية .

فرمان تأسيس العزيزية .

الاقتصادية من مرور السفن ، تبعا لقلعة الميناء على المشاركة في النشاط البحري وأثر حركة السفن المنافسة ، مقارنة بما تستهلكه السفينة أثناء الرحلة من الفحم والزيت والشحم وبقيّة الانفاقات بما فيها العمالة وغيرها .

وإذا ما انتهت اللجنة من دراسة هذه العناصر وتبين لها فائدة تشغيل السفن ، تضع جداول تتضمن مواعيد وتواريخ خط السير المقترح ومتوسطات لاستهلاك مستلزمات تشغيل السفينة من الزيت والشحم والفحم ثم بيان محطات القيام والوصول والمدة التي تستغرقها الرحلة بالإضافة الى مدة الانتظار ، ومن مهام هذه اللجان أيضا تدبير وكلاء ملاحين وأماكن خاصة بمكتب الوكيل ومخازن خاصة بالبضاعة وأخرى للفحم ، مثلما يكون المكتب معسدا لاستقبال الركاب ، حتى إذا ما انتهت اللجان من ذلك مارست حقها في التنفيذ - رغم تواجدها خارج البلاد - إذا كانت مفوضة بذلك من مجلس الإدارة ، وإذا لم يكن لديها هذا التفويض فأنها كانت تضع ما تراه في مضبطة خاصة تقدمها بعد عودتها الى مجلس الإدارة ، ليتم البت فيها بمعرفة أو في النظارة أو بموافقة الجمعية العمومية أو الرأي الخديوي وذلك حسب كل حالة .

وعامة فقد كانت مهام هذه اللجان تتم في حالة تحديد خطوط السير الملاحية المنتظمة التي يتم معها انشاء التوكيلات . حيث كان ينتظم مرور السفن في ملاحه يطلق عليها خطية liner ويلزم لها ترتيب الخدمة الدائمة المنتظمة ، ولم يكن لهذه اللجان شأن بالملاحه الحرة Free (١١) ، أو التي كانت تقوم بها السفن في مأموريات أو مهام ملاحية خاصة في زمن يكون تحديده رهنا بالمهمة البحرية فقط ، ولا يلزمها وجود وكلاء حيث كان ينيب مجلس الإدارة أو مدير المصلحة أحد المسئولين ، وفي بعض الأحيان كان يتم المرور الدوري بحريا للتفتيش على التوكيلات وعند إعادة تقييم خطوط السير ، كما كانت تحدث استجابة لطلبات التجار والأهالي المرسلة للإدارة ويتم ترتيب مرور السفن على محطات جديدة ، إذا ما تبين جازي ذلك ، وكان تشكيل هذه اللجان يضم عناصر ملاحية وإدارية ، وقد وضع ذلك مما جاء في الوثائق من اشعارات متعددة منها تعيين ( قومسيون ) لجنة في ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) من اسماعيل بك معاون بالمعية السنية ، ترنو بك وكييل الشركة العريزية بالاستانة ، فردريكو بك مفتش العموم ، أحمد أمين من معاونين بالشركة يجيد العربية واللغات الأجنبية - الخواجة مقارني من توكيل الاستانة لتحرير ما يلزم بالإضافة الى تخصيص سفينة السعيدية بطاقهما وماكولاتهم واحتياجاتهم ،

(١١) هارون . أحمد عثمان ( ٥ ) : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

وتم ابحارهم من الاسكندرية صوب موانئ : يافا - حيفا - بيروت -  
طرابلس - انطاكية - اسكندرونه - مرسين - قبرص - اضايلة  
( انطاكية ) - رودس - ازمير - مدلى - سنانيك ، وكلما يليق بالبحر  
الأسود » ( ١٢ ) .

وقامت هذه اللجنة بتقديم تقاريرها بخطوط السير الى ديوان العموم  
للنظر والبت فيها بمعرفة مجلس الادارة ، وقد تضمنت اتفاقاتهم المبدئية  
مع الوكلاء الملاحين ، وتمت الموافقة باستثناء عدم المرور على بعض الموانئ ،  
وذلك لدمج النشاط ، وعامة فانه لم يكن ينتظم مرور سفن تجارية فى  
حالة عدم وجود وكيل ملاهى أو من يقوم مقامه ، مثلما كان يلقى عمل  
الوكيل اذا تم ايقاف مرور السفن على الميناء التابع له ( ٢٠ ) .

وفى بعض الأحيان كان يتم مرور لجنة تضم عناصر قيادية اعلى ،  
وفى هذه الحالة كانت قراراتها نهائية ابان الرحلة البحرية ذاتها ، من  
ذلك القومسيون الذى اتجه الى موانئ البحر المتوسط الواقعة على طريق  
الشام - الاسكندرية بتاريخ السبت ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ )  
وفيه كل من الباشا ناظر ديوان العموم ، الباشا ناظر ديوان الواردات ومعهما  
أحد المعاونين وكاتب تركى بالاضافة الى سفينة بخارية مخصصة  
بطاقتها ( ١٣ ) ويرجح أن تلك المهام كانت تتم فى حالات اعادة النظر فيما  
هو قائم سواء بالتخفيض أو التوسع فى النشاط ، ونفس الشيء بالنسبة  
للوكلاء الملاحين ، وكان يتم ذلك بناء على تفويض من مجلس الادارة .

وتشير الوثائق الى توجه لجان لعدة دول ومناطق أبعد ، وفى هذه  
الحالة كان يتحتم الحصول على قرار من الجمعية الصومية ثم يصدر امر  
كريم بتلك المهمة ، وقد جاء ذلك فى قرار تشكيل قومسيون بحرى بتاريخ  
غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) للمروى على موانئ الحجاز

---

( ١٢ ) دار الوثائق القومية ( دواوين خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول -  
وثيقة رقم ٣٦٠٨٧ بالدار بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) ، قرار جمعية مؤسسين  
القومية العزيزية باضفاءات حسين شيرين مدير العزيزية ، طلعت أحمد باشكاتبه  
خدوى ، عبد اللطيف ناظر بحرية وملتشى قابريقات محمد شريف ناظر خارجية ومدارس ،  
اسماعيل راجع بالضمائم خديوى .

( ★ ) راجع ماسيتم تناوله فى تفصيلات كل عنصر على حدة من هذا الفصل .

( ١٣ ) دار الوثائق ( خدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ،  
ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، قرار نمرة ٣٩/٦٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) -

واليمن والهند و « جونة العجم » (٩) ، وذلك للوقوف على ما يمكن تحقيقه من فوائد مرور السفن التجارية بثلث الجهات ، وكان يتكون من أرسلان باشا مفتش الواپورات ، محمد قبودان ، علي رضا أفندي ، القبودان زوب معاون توكيل السويس ، بالإضافة الى طبيب وكاتب وواپور خاص للسياسة وانعامات مالية تعادل مرتب شهر لكل منهم ، وقد أوصى الأمر الكريم الذي صدر بخصوص هذه المهمة بتاريخ ٢١ ربيع أول ١٢٨١ هـ ( أغسطس ١٨٦٤ ) بأن يتم الاستقصاء ممن يعرف تلك الجهات عن « الأشياء التي يليق تقديمها هدية الى ضباط وأعيان تلك الجهات » ، ويضيف الأمر الكريم أنه يتم تدارك ما يلزم منها وتمطى للقائمين بالمهمة بالإضافة الى الأموال ، حتى اذا ما تمت العودة توضع التقارير كاملة أمام الادارة الموصية ، ويتم اخطار المعنية بما يتم (١٤) ، مثلما كان يتم اخطار الوكلاء بالقرارات النهائية ، خاصة بالنسبة لاستخدامها أو خطوط السير .

وتشير هذه المهام الى الاهتمام الذي كانت توليه الادارة لكيفية تعيين خطوط السير الملاحية وأن الأمر لم يكن يقتصر على بحث الأمور التجارية فقط ، وانما كان يتم الاهتمام بتوطيد العلاقات مع أعيان الجهات المطلوب الابحار اليها ، وكانت تنال مهامها التأييد الخديوى ، وقد كان مثل هذا التوطيد مفيدا فى نشاط السفن وعمل الوكلاء فيما يطلب منهم من مهام .

على أنه لم يكن يخلو الأمر من وجود منافسة بين وكلاء الشركات الملاحية بغية حصول كل منهم على أكبر قدر من المشحونات فى صفه وما الى ذلك ، وفى هذه الحالة كان يتم إلغاء التوكيلات ومرار السفن بانتظام اذا تأكدت عدم الجدوى الاقتصادية ، رغم ما قد تتخذ من اجراءات فى سبيل ترغيب التجار والركاب .

كذلك كانت تؤثر ظروف العلاقات السياسية فى اتخاذ قرارات مرور السفن وعمل التوكيلات ، من ذلك ما حدث إبان ثورة كريت منذ منتصف ١٨٦٦ التي تدخلت فيها القوات المصرية فأثرت على العمل التجارى للسفن التي تحولت الى مساعدة السفن الحربية ، كما توقف

---

(\*) يرجع انها الخليج الفارسى ، ولم يثبت انتظام مرور سفن مصرية اليها ولكن يتفق هذا المروود مع نصوص فرمان الصادر للميزرية آنف .

(١٤) دار الوثائق القومية ( ختمات - عزيزية ) : الملاحظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية المصرية نمرة ٥٩ بتاريخ ٩ ربيع ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) .

تشاطها في الموانئ اليونانية ابان تلك الأحداث لوجود معارك حربية تهدد ملاحظتها من جانب ، ثم لتأزم العلاقات بين اليونان والدولة العثمانية من جانب آخر ، الى أن تمكن الباب العالي من سحق الثورة في أوائل عام ١٨٦٩ وأصدر السلطان أرادة سنية في ١٩ سبتمبر ١٨٦٩ بمنحهم بعض الامتيازات التي أنهت المشكلة .

في نفس الوقت كانت اليونان قد أثارت في فبراير ١٨٦٧ امكانية عقد مشروع تحالف مع مصر ولم يتم ، وفي مايو ١٨٦٩ التقى الخديوى اسماعيل بالملك جورج ملك اليونان في جزيرة كورفو ودعاه الى حضور حفلات قنسة السويس واستاء من ذلك الباب العالي مثلما استاءه بقية الدعوات للآخرين (١٥) ، على أن ما يهمنا هنا هو وجود تطور على صعيد العلاقات المصرية اليونانية ، ومن ثم امتد أثر هذا التطور الى نشاط السفن التجارية بين البلدين ، ولذا تضمن الأمر الكريم الصادر الى ناظر الخارجية في ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ ( أبريل ١٨٦٩ ) الاشارة الى التحريرات الواردة من الصدارة العظمى بالاستئانة بضرورة التعاون مع السفن اليونانية بسبب تجدد العلاقات بين الدولة العثمانية واليونان (١٦) ، وتبعاً للمعرف البحرى ونظم العلاقات الدولية أصبحت نفس الحقوق مكفولة للسفن المصرية ذات التبعية العثمانية ، أى تتعاون معها السلطات اليونانية عند تواجدها في مياهها الاقليمية ، مثلما وجبت توكيلات ملاحية مصرية في مينائى بيريه ، سيرا في اليونان ابان الشركة العزيرية تبعاً لتطور العلاقات السياسية بين مصر واليونان .

وقد جاء في الوثائق اشادات لرغبة مصلحة وابورات البوستره الخديوية في ضرورة عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن تسيير خط بواخر الى ميناء « سيرا » ، ولكن أفادت مكاتبه بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ ( يوليو ١٨٧٢ ) بتأخر عقد هذا الاتفاق بناً على « ملاحظات وآراء ولى النعم » الخديوى (١٧) ويعلمو أن الاتفاق قد تم ولكن بصورة

(١٥) للمزيد د. احمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ٠٠ ص - ص : ٧٣ - ١٤٥ .

(١٦) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : دفتر ٥٧٣ أوامر ، رقم ٦ بتاريخ ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ ( ابريل ١٨٦٩ ) أمر كريم الى ناظر الخارجية : ص : ١٧٦ .

(١٧) - : مخطئة ٤٩ مية تركى ، ترجمة مكاتبه رقم ١٧٢ ، ١ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ ( يولية ١٨٧٢ ) من شريف باشا الى مهرداد الخديوى بالمعية .

جزئية بعد ذلك بناء على أمر شفوى من الخديوى بإبحار سفن المصلحة الى بعض موانئ اليونان ، حيث تم ذلك فى مينائى سيرا ، بيريه ، وقد عين فى كل منهما وكيل ملاحى من قبل مصلحة الواپورات الخديوية لتابعة أمور سفنتها ، بيد أنه كانت توجد نظم لم يتفق عليها خاصة بإجراءات الشحن والملاحة ، حيث كان يتحتم ختم فواتير الشحن من قنصل اليونان فى مصر ، ويتم تحرير المستندات من ثلاث نسخ أحداها باللغة العربية والأخريان باللغة الفرنسية أو الإيطالية وعند الوصول للميناء اليونانى يجرى تسليم صورة الى رئيس الميناء هناك ، وتختتم أخرى بشعار حكومة اليونان ويتم تسليمها للجمرك وفق البضاعة ، كما تدفع السفينة رسم دخول ( فرنك واحد ) ، وفى حالة العودة يقوم الوكيل الملاحى بأعداد وتجهيز أوراق الخروج بنفس الطريقة ، حيث يتم اعتمادها من السلطات اليونانية فى كلا المينائين سيرا أو بيريه حسب جهة الرحلة (١٨)، ثم جاءت اشارات أخرى فى ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ ) أفادت بأن رسوم الموانئ ما هى الا اجراءات مؤقتة لحين اتمام توقيع معاهدة ملاحية يتم بموجبها إلغاء الرسوم وعلى أساس المعاملة بالمثل ، ولكن يبدو أن المعاهدة لم تتم فى عهد اسماعيل باشا (١٩) .

وتجدر الإشارة الى أنه قد جرت محاولات لتسيير السفن المصرية بين مصر وإيطاليا ، وقد جاءت أصدااء ذلك فى الوقائع المصرية بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ ، حيث ذكرت فى أخبارها نبأ زيارة « المسيو سيالوزه » وزير مالية إيطاليا الى مصر ، وأن الباعث على ذلك كانت السياحة ، الا أنها أشارت لاجرائه مباحثات تمهيدية لعقد اتفاقية تجارية يتم بمقتضاها تسيير السفن بين الدولتين (٢٠) ، وذكر البعض أن الخديوى اسماعيل باشا أرسل بالفعل اثنين من كبار رجال

(١٨) - : « دواوين الخلفاء - مصلحة وإپورات البوطة الخديوية » : سجل م/٢٧/٣ ج٢ وارد الفروع لديوان عموم وإپورات البوطة الخديوية ، رقم ٢٩ فى ٢٤ ج ( جمادى أول ) ١٢٩٥ هـ ( مايو ١٨٧٨ ) من توكيل بيريه ، ص : ١٥٠ - رقم ٣٢ فى ١٣ ب ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ ) من التوكيل ذاته ، ص : ١٧٣ - ومنه أيضا رقم ٣٨ بتاريخ ٢٧ ب ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ ) ، ص : ١٧٤ .

(١٩) - : سجل م/٢٨/٣ ج٢ وارد عموم مصلحة الواپورات الخديوية ، رقم ٤٠ فى ش ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ ) من توكيل بيريه ، ص : ٣ .  
والزبد سيتم تناوله فى توكيل سيرا وبيريه ، ثم فى المصر الخاص خطوط السير الملاحية من هذا الفصل .

(٢٠) الوقائع المصرية : العدد ٦٤٠ بتاريخ الأحد ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ .

الجالية الإيطالية والفرنسية يدهي أحدهما السنيور فرنسيسكو بيتي بك ، والثاني المسيو جورنو ( ترنو ) بك الى البندقية ومرسليا ، ولكنهما وجدا هناك منافسة من الملاحة الأجنبية أفسدت جهوى الاتفاق ، ولا سيما من الشركتين البحريتين الانجليزية P & O الميساجيرى الامبراطورية الفرنسية *Les Messageries Imperiales Maritimes Francaises* الى العدول عن توسيع نطاق النشاط (٢١) ، واقتصرت الملاحة التجارية على البحر الأحمر والسواحل العثمانية في البحر المتوسط ، ومع ذلك فان هذا لا ينفى مزاولة السفن المصرية الابحار في رحلات تجارية الى عدة موانئ خارج هذا النطاق ، ولكن ذلك كان يتم في ظروف غير منتظمة ، وفي حالات النقل البحري بالاجارة أو التأجير ، حتى انها وصلت الى لندن وليفربول ، وفي هذه الحالات لم يكن يشترط تعيين وكيل ملاحي لانها مهام مؤقتة ، ولكن تجدر الاشارة الى أنه كان يوجد توكيل تابع للبحرية التجارية المصرية في لندن ، ولكن جل عمله كان القيام بتدبير احتياجات السفن والوروش من الآلات وغيرها ، وبجانب ذلك عقد صفقات نقل لحساب السفن المصرية ، رغم وجود الشركات البحرية الانجليزية العملاقة (\*) ، ولاهيميته هذه كان يتم تعيينه من قبل مجلس الادارة مباشرة ، ومن ثم كان تعيينه من أجل شئون البحرية التجارية ولم يكن مرتبطا بخطط سير للسفن المصرية ، وقد تطور أمره لمستوى المنسوب التجارى للحكومة عامة .

وعامة فقد كان على السفن مراعاة الاقتصاد قدر الامكان في استهلاك الوقود أثناء رحلاتها ، حتى ان الادارة كانت تقرر صرف مكافأة مما يتم توفيره مقاومة بمتوسطات الاستهلاك المقدرة ، وفي الشركة المجيدية كانت تصدر التعليمات باستخدام الشراع اذا كانت الرياح مواتية ، وذلك لاستيراد الوقود وخاصة الفحم ، وكان ذلك من أهم أسباب الحصول على امتياز باستخراج الفحم في سالونيك (٢٢) ، مثلما كان مدعاة للبحث عن موردين له في الموانئ الأخرى ، وهو الذي كان ضمن مهام الوكلاء .

وتجدر الاشارة الى أن السفن كانت تبذلها الادارة أو الوكلاء ببعض الامور ذات الصلة بالركاب المتميزين حتى تتم مراعاة السفن ذلك أثناء سيرها ، مثلا كان عليها الالتزام بتنفيذ ما تقتضيه دواعى العرف والقوانين

(٢١) د- محمد كامل أمين ملقى : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص : ٨٢١ .

(\*) سيتم تناول تفاصيل في الناصر اللاحقة من هذا الفصل .

(٢٢) أمين سامى : مرجع سابق ، مع ٢ من ج ٣ ، ص : ٧٧٢ .



البحرية من تبادل اشارات المرور والمساواة بالانقاذ علوة على تنفيذها تعليمات الادارة ومنها رفع اشارات خاصة عند استقبالها عظماء الدول حسب اعلام كل دولة ، ولذلك اشترت الادارة انواعها وقامت بتوزيعها على قادة السفن (٢٣) ، مثلما تلتزم بنظم الدخول والخروج في كل ميناء والاستعانة بالمرشدين متى تطلبت ظروف الرحلة ذلك ، وفي بعض الاحيان لم تكن تتوفر الاستعدادات الملاحية في بعض الموانئ ، ولذلك كانت تقوم ادارة عموم البحرية التجارية باستئذان سلطات الميناء في ادخالها تلك الاصلاحات الخاصة بمراحيء سفنها ويشرف عليها الوكلاء ، من ذلك اجراؤها اصلاحات في ميناء جدة وغيرها ، وكذلك أرسلت شمندورات مجهزة بجنازيرها وخطاطيفها لوضعها في مينائي الاستانة وجنق قلعة في طريق سفن الشركة المصرية (٢٤) ، وكان يشرف وكلاؤها على تلك الأعمال أيضا .

كذلك كان على السفن التجارية تنفيذ نظم الشحن والتفريغ التي يتابعها الوكلاء ، مثلا الامتناع عن نقل المحظورات ومنها الرقيق على وجه الخصوص في افريقيا ، وكان مما يؤدي الى اضطراب خطوط السير المنتظمة الأحداث الحربية ، التي لم يكن هناك مناص من تنفيذ الأوامر الصادرة بشأنها ، من تنظيم المواعيد للدخول أو الخروج ، من ذلك اعلان الدولة العلية ابان الحرب الروسية التركية انها قررت فرض الحصار على السواحل الروسية بالبحر الاسود في الخامس من مايو ١٨٧٧ ، ولذلك وضعت عليه دونمة عثمانية ( سفن حربية ) .

وحسبما جاء في الوقائع المصرية فقد سمح للسفن التجارية الدخول بموجب اذن خاص من الدوننيا خلال ثلاثة أيام ، وللخروج خمسة أيام من فرض الحصار (٢٥) ، وفي مكاتبات سابقة وضع نظام معين لدخول ( بوغاز جنق قلعة ) من أنه يوجد « فرمان » خاص بالمرور البحري يتم تسليمه لقادة السفن ثمنه ٧٥ قرشا فضة ، يتم ابرازه لرئيس السفينة الحربية الراسمية عند مدخل البوغاز في مرفأ « بورنو » تجاه

(٢٣) دار الوثائق القومية ( ختمات - عزيزية ) : مطبعة مكاتبات ادارية ١٢٨٣ هـ ( ١٨٦٧/٦٦ م ) ، مكاتبة بتاريخ ٦ د ( ربيع ثاني ) ١٢٨٣ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ ) من صالح وكيل عموم القومانية العزيرية الى قبوهان سوارى السفينة الدقهلية .

(٢٤) - - - للخطفة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية في سياحة السفن ، بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( إبريل ١٨٦٣ ) .

(٢٥) الوقائع المصرية : العدد ٧١١ بتاريخ الأحد ١٤ جمادى الأولى ١٢٩٤ هـ/ ٢٧

مايو ١٨٧٧ .

كليبولي ، وتدفع رسم دخول ٢٥ قرشا (٢٦) ، ومثل هذه الأمور كانت تؤدي لاختلال مواعيد الرحلة ، ولذلك كان يتضمن معا كل من السواري والوكيل الملاحي في كتابة تقرير ملاحى للإدارة ، وعلى الوكيل ان يبرق مخبرا الإدارة والتوكيلات الأخرى بذلك ، لاجراء التعديلات فى مواعيد القيام والوصول فى مختلف المحطات ، ونفس الشيء اذا ما حدثت أوبئة صحية فى الميناء بعد دخول السفينة وتم اجتيازها فى الكورنتينة .

ولم يكن يقتصر تعاونهما معا فى هذه الأمور فقط ، وانما كانت هناك مهام مشتركة يكمل فيها كل منهما الآخر ، من ذلك رسوم التخليص الجمركى التى يقوم بها التوكيل ، واجراءات التسليم والتسلم للمشحونات وغيرها حيث بدأ كلاهما عنصرا هاما لبلورة نشاط الثانى ، وبدأ الاثنان معا رمزا حضاريا لوجود محاور مصرية فى محيط العمل الخارجى ، مثلما كانا من أدوات تنشيط الدور الاقتصادى والعلاقات المختلفة ، وبدأ الوكلاء بمثابة نقاط ارتكاز السفن التجارية فى رحلاتها ، أما تفاصيل وبيان هذه النقاط فيتم تناولها فى العرض التالى .

## ثالثا : بيان التوكيلات الملاحية

سبق القول أن التوكيلات الملاحية بما تستخدمه من امكانات كانت أشبه بركائز تعتمد عليها السفن في مجريات نشاطها ، وبنت التوكيلات حلقات يكمل بعضها البعض ، مثلما بنت حلقة الوصل المثلثة للبحرية أمام المتعاملين مع السفن • وكان وجودها يعنى وجود خط ملاهى بحرى ، وتبعا لمدى خط سير السفن المنتظمة المزمع مرورها في المحطات البحرية تكون اعدادها ، وتبعا لرواج هذا الخط وانتظامه يكون استقرارها واستمرارها ، ولذلك نجد في حالة زيادة اعدادها مؤشرا لرواج حركة البحرية التجارية والعكس صحيح ( ٢٧ ) •

وفي هذا المجال نشير الى أن عهد اسماعيل باشا قد شهد زيادة كبيرة في اعدادها مقارنة بعهد سلفه محمد سعيد باشا نتيجة ازدهار ظروف قيام النشاط البحرى التجارى في عهده ، وهذا يتضح من خلال تتبع توكيلات الموانئ الآسيواوربية في سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها بدءا من الاسكندرية الى بيروت فبقية موانئ الدولة العثمانية فاليونان وايطاليا وانجلترا ثم سواحل البحر الأحمر حيث الأفروآسيوية بدءا من السويس في مصر ، مع ملاحظة عدم تناولنا توكيل مصر ( القاهرة ) لعدم بروز دوره ازاء وجود ديوان الصوم وتوكيلات الموانئ المصرية ، التى اتصلت مباشرة بشئون السفن والتجارة البحرية •

### اولا - توكيلات سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها : -

بنت أهميتها من كونها في موانئ ذات قدرة ملحوظة على المشاركة في التجارة البحرية ، بالإضافة الى تنوعها بين عدة دول وان كانت غالبيتها ركزت في الموانئ العثمانية •

---

( ٢٧ ) راجع ما سبق تناوله في الفصل الأول ( ظروف قيام النشاط ) •

يعتبر من أهم التوكيلات الملاحية الخاصة بالبحرية التجارية المصرية طيلة فترة الدراسة ، لأنه كان يمثل نقطة بداية إبحار السفن في خطوط سيرها في منطقة البحر المتوسط ، مثلما كان يمثل نقطة النهاية بعد عودتها من الرحلات البحرية ، وبرزت أهميته على وجه الخصوص تبعاً لبروز الاسكندرية كميناء تجارى هام تبوأ المرتبة الأولى في النشاط البحرى معظم الفترة ، وكانت به أهم الانشاءات المصرية ذات العلاقة بالسفن ومنها الترسانة والورش وخطوط الملاحة الداخلية ( الانجرارية ) وغيرها ، بالإضافة الى وجود التوكيلات الملاحية والفتصليات والبيوت التجارية الأجنبية ( ٢٨ ) ، والتي أبرزت ضرورة وجود توكيل مصرى لديه القدرة على المنافسة ، الى جانب أن هذا التوكيل كان ينسب الى جانب عمله — عن ديوان العموم عند نقل الديوان الى ( مصر ) القاهرة ، ويؤدى مهام التوكيل الملاحى اذا وجد ديوان العموم بالاسكندرية اذ كانت علاقته المباشرة بالسفن المصرية وشؤونها في الميناء على عكس الديوان الذي كان يعنى بمجمل أمور النشاط والإدارة ، وفي بعض الأحيان كان يتم دمج ديوان العموم .

وقد وجد توكيل الاسكندرية منذ الشركة الجديدة في عهد سعيد باشا ، ولكن يبدو أنه تأثر باضمحلال الشركة إبان تحويلها الى مصلحة مصرية ، حيث أشارت مكاتبة بتاريخ ٢٧ من ( صفر ) ١٢٧٨ هـ ( سبتمبر ١٨٦١ ) الى أن مقره أصبح ( غرب جدا ) وتمت الإقامة في موقع آخر كان معداً « لقلم البساپورتات — تجاه الكمر ك » ، ثم ذكرت الوثيقة ذاتها « أنه لداعي التبدلات الحاصلة في القومانية ماعاد مقتضى وجود مكتب لها بالاسكندرية . » ( ٢٩ ) ، وقد كانت تلك التبدلات هي تصفية أسهم

( ٢٨ ) من تلك المكاتب ما كان تابعاً للشركة الانجليزية P&O ، شركة المساجير الفرنسية Messageries الشركة النمساوية لويدي Loyed Austriaco ، الشركة النمساوية ، شركة روباتينو الإيطالية ، شركة جام موسى ، شركة فرسينى الفرنسية ، شركة البوستة الانجليزية ، وكانت توجد غالبية المقار في ميدان محمد علي ، والوكالة الجديدة . — دار الوثائق القومية ( خدمات — عزيزية ) : محطة ميزانية ، مريات ، عهد ، سنوات ٠٠ الخ ١٢٨٠ — ١٢٩٠ هـ ( ١٨٦٣ — ١٨٧٢ ) وثيقة خاصة من المساجير No, 224, Sirvices Laritimes des Messageries Imperiales à Mousieur le Directeur, Alesandrie 20, Juin 1866.

— على مبارك : الخطط ٠٠ ، ج ٧ ص ٢ ، ص : ٨٥ .

وراجع ما سبق تناوله في « ظروف قيام النشاط » .

( ٢٩ ) دار الوثائق القومية ( خدمات جديدة ) : سجل م/٣/٢ ، مكتبة رقم ٦٠٣

في ٢٧ ص ( صفر ) ١٢٧٨ هـ ( سبتمبر ١٨٦١ ) من مدير جديدة الى عثمان ليدوان معاون الجديدة بالاسكندرية ، ص : ٢٣ .

العناصر الأجنبية وإخراج ذويهم من الإدارة والسفن ، والتي سرعان ما تأثرت بها مسيرة المجيدة ، وأصبحت بعد ذلك مصلحة الوابورات الميرية التي اتجه نشاط بعض ما وجد بها من سفن الى البحر الأحمر ، ولذا حسبما ذكرت الوثيقة تم اغلاق مقر التوكيل بعد جرد أدوات (\*) ، وقد تولى عثمان قبودان معاون المجيدة بديوان العموم مسئولية تلبية احتياجات توكيل السويس من الاسكندرية ، واقتصر التعاون على الورش وما يتم استيراده من وقود وأدوات يتم إرسالها كمستلزمات لسفن البحر الأحمر ، وكان ينبغي على أثناء غيابه أحمد الخنسي محمد أحد رجال البحرية (٣٠) ، واستمر ذلك طيلة فترة مصلحة الوابورات الميرية ، مسجلا علامة اضمحلال في النشاط البحري التجاري المصري في نهاية حكم سعيد باشا .

وبعد تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية مع بداية عهد اسماعيل باشا فقد شرعت هذه الشركة في تأسيس مكتب ملاحي لها بالاسكندرية على الرغم من وجود مقر ديوان العموم بها ، واختارت لذلك القائمقام ( عقيد ) صالح قبودان أحد معاوني ضبطية الاسكندرية وقد أنعم عليه الخديوي برتبة ميرالاي ( عميد ) (٣١) ، ويبدو أن القائمين على ادارة الشركة قد حاولوا الاستفادة من ظروف ازدهار تجارة القطن البحرية آنئذ ، وحاولوا ايجاد طاقم يمكنه تلبية احتياجات السفن والتجارة الخارجية ، ولذلك تم اخضرار أربعة أفراد من معاونين ديوان عموم الشركة للعمل في مقر التوكيل ، وتم تعيين أحد رجال البحرية « عبد الحميد بك » بدلا من صالح قبودان ، وسرعان ما زادت أعداد وكيل الاسكندرية بعد نقل ديوان العموم الى القاهرة ، ولكن لم تلبث الشركة أن أعادت الديوان الى الاسكندرية وقامت بإلغاء التوكيل حيث قام الديوان بممارسة أمور ومسئوليات التوكيل ضمن إدارته لمجمل أمور الشركة ، ونقل عبد الحميد

(\*) كانت هذه الأدوات ١ مكتب خشب ، ٢ قرايضة صغيرة ، ١ زير مياه قناوى ، ١ مطبوعة حديد ، ١ سرير ، ٢٠٠ قطارين قطن ، ٥ كراسى عادة ، ١ كرسى خيزران - المصدر نفسه .

(٣٠) - : سجل م/٤/٣ ، مكتبة بتاريخ ٢٣ ص ( صفر ) ١٢٧٩ هـ ( أغسطس ١٨٦٢ ) ، من مدير المصلحة الى عثمان قبودان معاون وابورات ميرية بالاسكندرية ، ص : ١٩٠ - : سجل م/٥/٣ ، مكتبة رقم ١٠١ بتاريخ ٢٨ ذى القعدة ، ١٢٧٩ هـ ( مايو ١٨٦٢ ) من المدير الى عثمان قبودان معاون وابورات ميرية بالاسكندرية ، ص : ٢٩٢ .

(٣١) - ( ديوان مية سنية ) : دفتر ٥٢٦ أوامر ، قسم ثاني ، أمر كريم رقم ٧٨٥ بتاريخ ٩ محرم ١٢٨٠ ( يونية ١٨٦٣ ) الى مأمور ضبطية اسكندرية ، ص : ١٠٤ .

بك وكيلا بالسويس (٣٢) ، ثم أنشئ التوكيل ثانية في الشركة العزيرية وتولى كل من البكباشى حسنى أفندى راغب نظارة مخازن المهمات ، مصطفى قبودان مأمور مخازن الفحومات ، وهبة غبريال لتخليص البضائع في الجمر ، بالإضافة الى الكتبة والمساعدين (٣٣) .

ونظرا للتوسع الكبير الذى شهدته العزيرية في رأسمالها وسفنها ابان مرحلة ازدهار التجارة البحرية ، أقدمت على توسيع مهام توكيل الاسكندرية على الرغم من وجود ديوان العموم بالمينا ذاتة . وقامت بتعيين البكباشى يعقوب أفندى مأمورا للتوكيل ، وكان من بين المخضرمين في العمل بالتوكيلات الملاحة المصرية منذ بداياتها في عهد سعيد باشا ، ثم خلفه زكريا بك الى ان عين مفتشا للوابورات في ٢٢ محرم ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) وحل بدلا منه وكيل عموم الانجرارية مصطفى بك الطوسيه ثم عين مفتشا للوابورات ، وعلا شأنه بعد ذلك فعين محافظا لسواكن في ١٦ رجب ١٢٩٢ هـ ( أغسطس ١٨٧٥ ) (٣٤) ، ثم مديرا على كسلا ١٨٧٧ وفي ١٨٧٩ عين ناظرا لمار الصناعة بالخرطوم (٣٥) ، وهذا يدلنا على مكانة وكيل الاسكندرية .

وبالنسبة لمعالة التوكيل فقد شهدت هي الأخرى تطورا ملحوظا ، فقد بلغت أعدادها في صفر ١٢٨٥ هـ ( يونية ١٨٦٨ ) ١٤٨ فردا بمن فيهم ( المأمور ) الوكيل ، وقد تفوق في ذلك على عدد عمالة ديوان العموم نفسه في التاريخ ذاته الذى بلغ ٨٦ فردا ، مثلما زادت عن أعداد أى من توكيلات العزيرية الأخرى وكانت تضم عمالته معاونا للمأمور ، صرافا ، ومخلصين جبارك ، مهندسين ، كتبة ، مخزنجية ( أمناء مخازن ) ، ملاحظي تشفيل ، سباكين ، عتالين بالإضافة الى مختصين بخدمة المواقين والصنادل وآخرين لمراكب نقل الفحم علاوة على المختصين بخدمة وتشفيل الفلايكه التى يستخدمها ناظر الشركة والوكيل (٣٦) .

- 
- (٣٢) - ( دواوين خدمات عزيرية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦١٢٢ بالدار ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( يولية ١٨٦٤ ) قرار حضرات مؤسسين القومية العزيرية المصرية بخصوص كثرة أعمال ميناء الاسكندرية ، - قرار نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ ( يولية ١٨٦٣ ) صادر من جمعية القومية المصرية .
- (٣٣) - : مخططة قرارات مجلس ادارة العزيرية ٦٣ - ١٨٦٥ ، كشف بتاريخ ١٨ محرم ١٢٨١ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) عن بيان حركة الإدارة .
- (٣٤) - : مخططة قرارات ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار نمرة ١٥٦/٣٤ ، « ٣٦١٨٨ بالدار » بتاريخ ٢٢ محرم ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) .
- « د شوقي الجبل : سياسة مصر في البحر الأحمر ، ص : ٧٠ .
- (٣٥) سمح بدير الحلواني : مرجع سابق ، ص : ٥٨ - ٦٠ .
- (٣٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : المخططة الأولى ، ملف ٩ ، كشف =

ولعل هذا يوضح المكانة المتميزة التي أوليت لتوكيل الاسكندرية ، وكان ذلك متسقا مع المكانة الملاحية المتميزة لحركة الميناء التي سبق الاشارة اليها في الحديث عن ظروف قيام النشاط ، وكان وجود توكيل بهذا الحجم يعنى القدرة على امكانية المنافسة مع التوكيلات الأجنبية ، ويمكنه تلبية ظروف النشاط الكبير وضمان طاقة عمل للسفن المصرية ، ولم تكن تقتصر مهام التوكيل على عقد الصفقات التجارية أو اجراءات الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي ، وانما كانت تمتد لاستقبال احتياجات البحرية التجارية المصرية من الفحم والأدوات التي تلزم السفن في البحر الأحمر والوابورات النيلية ونحو ذلك ، ولذا كان به المهندسون مثلا بتخصصهم الفني الذي يمكنهم من فحص الأدوات والآلات الواردة ، مثلما كانت تتبعه صنادل ومراكب وفلايك بحرية للانتقال من وإلى السفن في عرض البحر أو للقيام بهمام مروية من ناظر الشركة ، وعلى هذا الأساس بدأ توكيل الاسكندرية محورا هاما للملاحة المصرية .

وتجدر الاشارة الى ان وكيل الاسكندرية كان - بالإضافة الى أعماله الملاحية - ضمن اللجنة التي شكلتها العريضة منه ومن قادة السفن وباشهندس الوابورات لاعادة النظر في ترتيب وتنظيم عملها قبل تحويلها لمصلحة الوابورات الخديوية (٣٧) ، وذلك اعترافا بغيراته الادارية وامكانية اسهامه في ادارة العموم ، واستمرت أهميته كذلك طيلة فترة الدراسة .

#### — بورسعيد :

لم ترد اشارات لهذا التوكيل فيما تم مطالعته قبل وثائق الشركة العريضة ، اذ انه كان من أحدث التوكيلات المصرية ، وارتبط ذلك بظروف وحدثة انشاء بورسعيد ذاتها (٣٨) ، وانه على الرغم من تهينة مرفأها في أواخر عهد سعيد باشا إلا أن الخلافات التي أثرت مع شركة القناة حالت دون تنظيم خط مرور بحري مصرى اليها على الرغم من تأجير احدى بواخر المجيدية لهذه الشركة في عهد ادارة ادوارد ديرفيو على غير رغبة الحكومة منذ نهايات ١٨٥٩ ، بالإضافة الى أن امكانات بورسعيد كميناء تجارى لم تكن قد تبلورت بعد ، وبدا النشاط الضالغ هو الخاص بشركة

= احصائية بتاريخ ٢٠ - ٢٢ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) خاصة بقرارات الجمعية العمومية العريضة ، ص : ١١ .

(٣٧) - : مطبعة الوابورات رقم ٦٨/٤ - ١٨٦٩ م ، مكاتبة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) من حسين شيرين ناظر عموم القومانية الى وكيل ديوان العموم .  
(\*) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

القناة ، وكانت تقوم به شركة الملاحة الفرنسية المسماة "المساجيري" بالإضافة إلى سفن القناة ذاتها ، إلى أن قررت الشركة العزيمية جعل بورسعيد إحدى المحطات البحرية التي تتوقف بها سفنها وكان ذلك في رمضان ١٢٨٤ هـ (سبتمبر ١٨٦٧/يناير ١٨٦٨) ، ورجع ذلك إلى قرب الافتتاح الرسمي لقناة السويس ، علما بأن الحركة التجارية بدأت قبل ذلك بين السويس وبورسعيد ، حتى أنه كان يتم نقل المشحونات بينهما عبر منطقة برية بالقرب من الإسماعيلية قبل أغسطس ١٨٦٦ (٣٨) .

وقد كان متبعاً لتقديم اقرار ضمانته من شخص مختص. بخس. بالإضافة الى اقرار موافقة الوكيل ، ولكن يبدو أن المكانة الوظيفية والاجتماعية كانت تحول دون تقديم الضمانة ، ولذا ذكر هذا الوكيل في اقراره « لا يمكنني أن التمس من أحد ضمانته عنى المسئوليتي الكائنة » (٤١) وارتضى مجلس



ادارة العزيزية ذلك ، واستمر هذا التوكيل يؤدي عمله الملاحي ، وقد تزايدت أهميته بعد افتتاح قناة السويس ، حتى انه وجد منذئذ خط بحري منتظم بين الأستانة وجده تعمل عليه باختران ، كانتا تمران بالتبادل كل خمسة عشر يوما لحطائها سيرا - بورسعيد مباشرة دون المرور بسواحل الشام (٤٢) ، وكان ذلك في فترة مصلحة الواپورات الخديوية

- يافا :

لم يرد ذكره في وثائق عهد سعيد باشا لعدم وجود خطوط سير ملاحية اليه ، ولنفس السبب أيضا لم يرد ذكره في وثائق الشركة المصرية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، ولعل أولى الاشارات هي تلك التي جاءت في تنظيم خطوط سير سفن الشركة العزيزية في فبراير ١٨٦٦ للمرور بين الاسكندرية والأستانة مرورا بيافا وحيفا وبيروت وغيرها ، الامر للمضى يرجع انشاء توكيل ملاحي بها رغم عدم عثورنا على اشارة واضحة في هذا الشأن ، وما يبعث على هذا الترجيح أن المرور البحري كان يتم بانتظام كل خمسة عشر يوما (٤٣) ، وكما سبق القول فان التوكيل الملاحي كان أمرا ضروريا في حالة خطوط السير المنتظمة .

ولم تصمت الوثائق طويلا حيث أمكن العثور على الشروط التي تم توقيعها بين « المسيو كاسترو اوغلي » وكيل العزيزية ببيروت بالنيابة عن الشركة وبين « المسيو سليم كسار » المقيم بميناء يافا على أن يكون الأخير وكيلًا ملاحيا للشركة بالميناء المذكور ، وكان ذلك بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ ) وتم الاتفاق على أن يكون ذلك مقابل ( قومسيون ) عمولة ٥٪ من اجمالي ايراد المشحونات مع التزامه الكامل بتنفيذ تعليمات ونظم الشركة بخصوص مهام الوكيل الملاحي (٤٤) ، وقد جاءت اشارة تالية لهذا التوكيل في أغسطس ١٨٦٨ (٤٥) .

= بتاريخ ٧ رجب ١٢٨٦ هـ ( أكتوبر ١٨٦٩ ) من محمد اسماعيل وكيل العزيزية الى مدير المصوم .

(٤٦) - ( ديوان ممية ) : محطة ٤٨ ممية تركي - ترجمة مكتوبة رقم ٤٨/٢٧٢ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ ( أكتوبر ١٨٧١ ) من كاسترو الى الممية بشأن تسير خط بواخر بين الأستانة وجده .

(٤٧) الوقائع المصرية بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٨٢ هـ/ ٨/ فبراير ١٨٦٦ .  
(٤٨) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محطة ملخصات ملف عام توكيلات وانشاء محطات ٢٥ محرم ١٢٨٠ - ٦ رجب ١٢٨٦ هـ مكتوبة بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ ) من وكيل العزيزية ببيروت الى مدير المصوم .  
(٤٩) - : للمحطة الاولى ، ملف رقم ٦ : صورة قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ =

وعامة فقد جاء ذكر هذا الميناء في خطوط السير المنتظمة في الفترات اللاحقة ، ففي جداول مرور السفن ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يونية ١٨٦٩ ) ، كانت يافا بين المحطتين البحريتين بيروت - بورسعيد (٤٦) ، مثلما جاء ذكره في خطوط سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أو بالأحرى بعد افتتاح قناة السويس ، حيث كان ذلك في خلال شهر رمضان ١٢٨٧ هـ / ديسمبر ١٨٧٠ (٤٧) .

ـ حيفا :

جاء ذكره في وثائق الشركة العزيرية ، عند قيام ( قومسيون ) لجنة بالمرور على موانئ الشام لترتيب محطات بحرية ، حيث تم الاتفاق بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) مع مصطفى بك الصلاح أحد أهالي حيفا وبحضور ( شهادة ) الحاج أمين أغا مدير جمرك حيفا ، على أن يكون أولهما وكيلًا للعزيرية في الميناء المذكور مقابل عمولة ٥٪ تخصم له من اجمالي ما يقوم به في جانب المشحونات مع التزامه بنظم وتعليمات الشركة (٤٨) .

وكما هو واضح فإن الاتفاق مع هذا الوكيل كان يسبق زمنيا الاتفاق مع وكيل يافا ببضعة أشهر ، وقد تكرر في عدة اشارات بعد ذلك ، منها مكانية بتاريخ غرة الحجة ١٢٨٢ هـ ( ابريل ١٨٦٦ ) (٤٩) ، وكذلك أشير اليه ( حايفه ) عند ترتيب خطوط السير المنتظمة للسفن بين الأستانة والاسكندرية مرورا بموانئ الشام بدءا من فبراير ١٨٦٦ ، ومع ذلك لم يرد ذكره في جداول ترتيب السفن المنتظمة في أخريات فترة العزيرية على عكس يافا ، ويرجع أنه جرت مفاضلة بين المينائين من ناحية الإيرادات فتم الفأوزه .

= ٤ جمادى آخر ١٢٨٥ هـ ( أغسطس ١٨٦٨ ) ميللة الى توكيل يافا .  
(٤٦) ـ : محطة وابورات منفردات ، جداول مرور السفن بتاريخ ١٩ ، ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) .  
(٤٧) وادي النيل : المدة ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(٤٨) دار الوثائق ( ديوان عمية ) : محطة تراجم دلتا ، ملف عام ١٢٨٢ هـ .  
وثيقة بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) شروط من عشرة بنود منطوقة بين القومسيون للمين من العزيرية ، مصطفى بك الصلاح وكيلًا بميناء حيفا .  
(٤٩) ـ ( خضعات - عزيرية ) : محطة مكاتبات إدارية ٦٥ - ١٨٦٧ ، مكانية بتاريخ غرة الحجة ١٢٨٢ هـ ( ابريل ١٨٦٦ ) من حسين شيرين ناظر الموم الى كاتب الحسابات .

## - بيروت :

أولته إدارة البحرية التجارية المصرية أهمية خاصة مقارنة بالموانئ الأخرى الواقعة على سواحل ( بيرة ) ( \* ) الشام ، ربما لتفوق مكانته التجارية وارتباطه بخلفية ( ظهر ) اقتصادية ، أو لكثرة انتقال الشوام بينه وبين الموانئ الأخرى والنشاط المتزايد من السفن الأجنبية خاصة الفرنسية ، أو لأنه كان يمثل الميناء الرئيسى لولاية لها استقلالها الفائق منذ ١٨٦١ م .

عادةً فإن بدايات التعامل معه كانت فى عهد اسماعيل باشا ، حيث قامت الشركة العزيرية بتعيين « المسيو كاسترو اوغل » وكيلًا لها فى بيروت ، وهو من رعايا أوستريا ( \*\* ) ، وكان يعمل قبل ذلك وكيلًا لشركة البواخر العثمانية ، ثم تم استخدامه ضمن موظفى العزيرية عن طريق قنصليتها بالاسكندرية ( ٥٠ ) ، وكان يعاونه مجموعة من الكتبة والمساعدين من موظفى العزيرية ، وكان يطلق على هذا الوكيل أحياناً « وكيل سوريا العمومي » .

وتبعاً لكونه من موظفى الشركة بالاضافة الى مكانته الادارية ، نجده فضلاً عن مهامه كوكيل ملاحى كانت تكلفه ادارة الشركة بالمشاركة فى لجان المرور البحرى المكلفة بتعيين خطوط السير والتوكيلات ، من ذلك اشتراكه فى لجنة برئاسة مفتش الواحورات وعضويته مع وكيل السويس ، قامت بالمرور خلال رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر / ديسمبر ١٨٦٥ ) لتعيين الوكلاء فى قبرص ، اسكندرية ، هرسين ، رودس ، صاقز ، مدلى ( ٥١ ) ، مثلما فوض بمفرده فى اختيار وكيل يافا

( \* ) بيرة نسبة الى البر اى الساحل ، وكانت ترد هكذا فى معظم الوثائق .

( \*\* ) يقصد بها بلاد النمسا .

( ٥٠ ) دار الوثائق القومية ( ديوان عمية ) : محظلة ٢٢ عمية تركى ، مكتابة رقم ٢ بتاريخ غرة ربيع الاول ١٢٧٥ هـ ( أكتوبر ١٨٥٨ ) من خورشيد باشا محافظ الاسكندرية الى العمية عن مشاركة فى البوصة بين كاسترو اوغل وكيل شركة البواخر العثمانية وفريدريكو وكيل النمساوية .

- ( خدمات - عزيرية ) : محظلة ملخصات ، ملف توكيلات والشاء محظلات ، مكتابة نسرة ٤٢ بتاريخ ٧ ر ( ربيع ثانى ) ١٢٨٥ ( يولية ١٨٦٨ ) الفادة من سعادة الباشا ناهر الداخلية الى ناهر القومانية العزيرية .

( ٥١ ) - : شروط منعقدة بين قومسيون المرور مع كل من وكلاء قبرص ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ، اسكندرية ٩ رجب ١٢٨٢ هـ ، هرسين ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ ، رودس ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ ، صاقز ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ ، مدلى ١٧ رجب ١٢٨٢ هـ .

( سليم كسار ) وتوقيع الاتفاق معه ، حسبما أئسبر الى ذلك سابقا ،  
كما كان يتولى توكيل الاستانة بالانابة هند قيام وكيلها بأجازة .

ويبدو أن المستر كاسترو كان ذا علاقة طيبة بشركات الملاحة  
الأجنبية ، وقد حاول افادة العزيزية من ذلك ، لأنه أخطر ديوان العموم  
بتاريخ ٢٥ محرم ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) بأن مسفن شركة فرسيني  
الفرنسية تنتقل بين مواني فرنسا وإيطاليا والاسكندرية دون مرورها  
بالشام ، ولذا اقترح قيامه بالاتفاق مع الشركة الفرنسية بأن تنقل من  
مسفن العزيزية الركاب والمضخونات المرسلة الى أوروبا ، على أن تتولى  
العزيزية نقل ما يرد في سفن الشركة الفرنسية من ركاب أو مشحونات  
لجهات الشام والاستانة وزعير ، ووافق مجلس الادارة وتمت هذه الاتفاقية  
البحرية بين الشركتين اعتبارا من ٧ صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) ،  
وكذلك وقع اتفاقية مع وكلاء شركة بومباي الانجليزية لنقل العزيزية  
حجاج الهند من السويس الى جدة ( ٥٢ ) ، ومع ذلك فقد حدثت خلافات  
بين هذا الوكيل وادارة العزيزية ، لم يجد فيها تدخل « مصرف لواء  
بيروت » للترضية وقام المستر كاسترو بتسليم ما لديه من الايرادات الى  
« مصرف بيروت » وبلغت ٢٥٠٠٠ قرش ثم حضر بعد ذلك - بناء على  
مكاتبة من قنصله في الاسكندرية - الى ديوان العموم حيث جرت مراجعة  
دفاتره وسجلاته ، وعين بدلا منه « ألفي بك » ثم « عبد القادر أفندي الدنا »  
من أهالي بيروت ، وكان ذلك في أواخر ربيع الثاني ١٢٨٥ هـ ( أغسطس  
١٨٦٨ ) ، وتم تكليف ألفي بك بالاشراف على توكيل الشام ( ٥٣ ) .

وعلى الرغم من أن الوثائق لم توضح أسباب الغلافات ، الا أنه  
يمكن الترجيح بأن ذلك كان مرتبطا بالحالة التي كانت قد وصلت اليها  
العزيزية في تلك الفترة ، حيث كانت قد بدأت تتضخ علامات النهاية  
ازاء الأزمة المالية التي عانت منها في أعقاب توسعات ومشروعاتها غير  
المدروسة أبان ازدهار التجارة البحرية ثم معاناتها السريعة بعد الانتكاسة

---

( ٥٢ ) دار الوثائق القومية ( شعاعات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، صورة تخرار صادر  
من لوميته العزيزية لمر ٦/١١ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٣١ مايو ١٨٦٨ ) ، وتصدر  
الإشارة الى أن بعض السفن الأجنبية لم يكن لها خط ملاحي مع جدة ، كما أن الحجاج  
كانوا يفضلون دخول الأراضي المقدسة على سفن لصلامية ، ولعل ذلك من أسباب الاتفاق  
من جانب شركة بومباي على نقل حجاجها من السويس بالسفن المصرية الى جدة ، ولزويد  
سيتم تناوله في الفصل اللاحق .

( ٥٣ ) - : مخططة مخلصات ، مكاتبات مؤرخة ٧ ربيع الثاني ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) ،  
٢٥ ربيع الثاني ١٢٨٥ هـ ( أغسطس ١٨٦٨ ) بين مصرف لواء بيروت وناظر الشركة  
العزيزية .

التي أصابت نشاطها بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية ، الأمر الذي دفعها الى اجراء تخفيضات في العمالة تارة وفي المرتبات تارة أخرى (٢٠).

لكنه وعلى أية حال قد حاول فتح مجالات نشاط جديدة أمام سفن البحرية المصرية ، على أن توكيل بيروت استمر في عمله بعد ذلك وكان يرد ذكره في جداول خطوط سير سفن الشركة العزيزية ومصلحة وإبورات البوسنة الخديوية (٥٤) ، وفي هذه المصلحة عاد ثانية اسم « كاسترو اوغلي » للظهور ولم يكن وكيلا ملاحيا وإنما كان من مديريها المشرفين على الخطوط الملاحية في البحر المتوسط وبحر ايجه (٥٥) .

أما بالنسبة للوكيل فقد جاء ذكر « عبد القادر أفندي » أحد أهالي بيروت وأنه كان وكيلا للشركة العزيزية في أخريات عهدها ثم التمس ريان الباخرة المحروسة من المية بتاريخ ٢٦ شبعبان ١٢٨٩ هـ ( ٣٠ أكتوبر ١٨٧٢ ) تعيينه وكيلا لمصلحة الواپورات في بيروت ، وتمت الموافقة على ذلك (٥٦) .

#### — طرابلس ( الشام ) :

ورد ذكره في وثائق الشركة العزيزية في أكثر من اشارة ، منها كشف عن بعض التوكيلات بتاريخ ٢٠ ص ( صفر ) ١٢٨٥ هـ ( يونية ١٨٦٨ ) أفاد بأن الوكيل — دون تحديد اسمه — كان يعمل (بالقومسيون) بالعمولة (٥٧) ، ثم جاء ذكره ضمن المحطات البحرية لسفن الشركة العاملة على خط الشام خلال شهر ربيع الأول ١٢٨٦ هـ

(\*) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخامس « بالادارة السومية » .

(٥٤) الجواثب : العدد ٥١١ بتاريخ الأحد ١٢ محرم ١٢٨٨ هـ / ٢ أبريل ١٨٧١ .

(٥٥) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : مطبعة ٤٨ مية تركي ، ترجمة مكاتبة نمرة ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ ( أكتوبر ١٨٧١ ) من كاسترو اوغلي الى المية بخصوص التماس مرور خط مباشر من الاستانة الى جدة .

— نسخة ٤٩ مية تركي ، ترجمة مكاتبة نمرة ٤٩/٣٠ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) من كاسترو اوغلي الى المية بخصوص التماس من أهالي سلايك وجبازما والقصائل لاعادة مرور السفن اليهم .

(٥٦) — للصدر نفسه : وثيقة نمرة ١٠٤٩/٣١٥ مرفق ، بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨٩ هـ ( ٣٠ أكتوبر ١٨٧٢ ) من ريان الباخرة المحروسة ( قاسم ) الى المية .

(٥٧) — : مطبعة مرتبات ، عهد مستندات ١٢٨٠ — ١٢٩٠ هـ ، ملف عام الميزانية السنوية ، كشف عن توكيلات محرو من المسموم بتاريخ ٢٠ ص ( صفر ) ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) .

( يولية ١٨٦٩ ) ( ٥٨ ) ، كما ورد أيضا في خطوط سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في رمضان ١٢٨٧ هـ ( ديسمبر ١٨٧٠ ) ، واستمر كذلك الى أن صدر أمر خديوى بإيقاف سفر السفن التجارية المصرية الى موانئ في الشام وضممتها طرابلس ، وذلك في ١٠ محرم ١٢٨٩ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ ( ٥٩ ) .

### ٢- اللاذقية :

أشير له في وثائق العزيزية بتاريخ ٤ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( سبتمبر ١٨٦٨ ) ، عندما وزعت على الوكلاء تعليمات صادرة من العموم بخصوص تعاملهم مع التجار والركاب (٦٠) ، ثم في ٢٦ ش ( شعبان ) ١٢٨٥ هـ ( ديسمبر ١٨٦٨ ) عندما أوضح مجلس ادارة العزيزية للمعية بيان المسافات بالأميال بين التوكيلات التي تمر عليها السفن لتوزيع البريد ، وكانت اللاذقية محطة بحرية بين طرابلس والاسكندرونه ضمن خط برية الشام (٦١) .

كما أشير له في وثائق مصلحة وإبورات البوستة الخديوية بتاريخ ٢٢ رمضان ١٢٨٧ هـ ( ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ ) حينما صرح لوكلاء البريد بارسال الصرر النقدية والأشياء الثمينة بسفن المصلحة على الموانئ التي تمر عليها وبها توكيلات ملاحية تابعة لها ضممتها اللاذقية (٦٢) ، ثم اشارة أخرى في الأمر الخديوى الصادر في ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ بإيقاف المرور على موانئ الشام ومنها اللاذقية ، وفيما عدا هذه الاشارات لا يمكن الجزم باستمراريتها ، أو بمن كان يشغل الوكالة .

( ٥٨ ) - : محطة وإبورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، جداول مرور خط برية الشام ١٩ - ٢٦ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) .

( ٥٩ ) - : وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

- : الجواب : العدد ٥٧٧ الأربعاء ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ .

( ٦٠ ) - : دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، ملفه رقم ٦ ، قرار مجلس إدارة العزيزية بتاريخ ٤ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ ( سبتمبر ١٨٦٨ ) .

( ٦١ ) - ( ديوان معية تركى ) : مخططة رقم ٤٤ معية تركى ج ٢ ، وثيلد رقم ٢٨٦-٢٠ مرفقات ، بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ ( يناير ١٨٦٩ ) من ناهر الداخلية ( رئيس العزيزية ) الى المهردان .

( ٦٢ ) - : وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

## ٢- الاسكندرونه : (Iakendaron) :

تم تعيين وكيله « ابراهيم زريق أفندي » بضمانة مدير جمرک اسکندرونه ، وبموافقة لجنة المرور البحرية التي أرسلتها العزیزية لتحديد ونميين محطات ووكلاء برية الشام ، وتم توقيع الاتفاق في ٩ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) ، بأن يكون وكيلًا بعمولة ٥٪ ، وقد جاء ذكر هذا الوكيل في غرة ذي الحجة ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) (٦٣) ، بينما تكرر ذكر التوكيل بعد ذلك في ربيع الأول ١٢٨٦ هـ ( يونیسة ١٨٦٩ ) ، وأبان مصلحة وإبورات البوستة الخديوية رمضان ١٢٨٧ هـ / ديسمبر ١٨٧٠ (٦٤) ، ثم في الأمر الخديوي السابق ذكره ، الذي صدر في ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ ، الذي قضى بإيقاف المرور على هذا الميناء ضمن موانئ الشام ولا يمكن الجزم بعودة التوكيل بعد ذلك .

## ٣- مرسین (Marsin) :

كان لهذا التوكيل أهمية خاصة ، وذلك لأنه كان يعتبر محطة نهائية لخط السير الملاحي المنتظم المار بسواحل الشام ، وهو الذي كان يبدأ من الاسكندرية وينتهي عند مرسین ، كما أنه كان يقع على الطريق البحري الاسكندرية - أزمیر اذا ماتم مد خط الشام الى أزمیر .

وعامة فقد وجد هذا التوكيل إبان فترة اتساع نشاط الشركة العزیزية ، حيث قام قومسيون معين من طرفها بتوقيع اتفاق مع « المسيو ماركو كاسترو أوغلي » المقيم بميناء مرسین على أن يكون وكيلًا ملاحيا بها نظير عمولة ٥٪ ، وتم ذلك بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ ( ٣٠ نوفمبر ١٨٦٥ ) (٦٥) ، وأشار لهذا الوكيل في الفترات اللاحقة .

---

(٦٣) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزیزية ) : محفظة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومحطات ، وثيقة بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٢ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) شروط ما بين القومسيون المعين من طرف القومبانية العزیزية و ابراهيم زريق بإسكندرونه .

- محفظة مكاتبات إدارية - محرم الحجة ١٢٨٢ هـ ، مكتابة غرة الحجة ١٢٨٢ هـ ( ابريل ١٨٦٦ ) من حسين شيرين ناظر الموسم الى كاتب الحسابات بخصوص شروط وكالات اسكندر .

(٦٤) - : محفظة وإبورات ٦٩ - ١٨٧٢ جداول سفرية الإبورات ١٩ - ٢٦ ربيع اول ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٩ ) .

- وادی النيل : المند ٦٧ السنة الرابعة ، الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(٦٥) - : محفظة ملخصات ، وثيقة ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ ( ٣٠ نوفمبر ١٨٦٥ ) شروط منقذة بين قومسيون القومبانية العزیزية وبين مسيو ماركو كاسترو أوغلي وكيلًا بمرسین .

الى ان اثبتت حوله شبهة الاختلاس بناء على شكوى من « حاجي بوركي كشر اوغلي » أحد تجار مومسين في صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو / يونية ١٨٦٨ ) ، ولكن حفظ التحقيق الذي أجراه ألقى بك ( مفتش توكيل الشام ) بناء على تفويض الشركة له ، واستمر هذا التوكيل في عمله (٦٦) ، ولكنه لم يتفرغ لعمله بعد ذلك حيث عمل الى جانب وكالة الملاحة للعززية ، وكيلاً لحدى شركات التأمين البحري (٦٧) ، واستمر كذلك في مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، واثبتت حوله شكوى الأهالي ثانية في جمادى الأولى ١٢٨٨ هـ ( يولييه أغسطس ١٨١٧ ) ، وجاءت أصداؤها في الصحف بين قادم ومادم (٦٨) ، ولكن يبدو أن الشكاوى جاءت بنتيجة هذه المرة ، فتم إلغاء التوكيل وتقرر عدم مرور سفن المصلحة على مرسين ، وكان ينبغي تغيير التوكيل فقط مع استمرار مرور السفن .

ومع ذلك فلم يمض وقت طويل حتى قدم التجار والأهالي التماسات الى « الجناب العالي » الخديوي بتاريخ ٦ رجب ١٢٨٨ هـ ( سبتمبر ١٨٧١ ) يتلمسون فيها مرور البواخر المصرية حتى يمكنهم الاستغناء عن التعامل مع السفن الروسية والفرنسية (٦٩) ، ويبدو أنه قد استجاب لهم ، لأنه وردت اشارات بعد ذلك تفيد مرور سفن مصلحة الوابورات على مرسين ، مثلما أشير الى وجود توكيل بها في أواخر عهد اسماعيل باشا (٧٠) ، دون تحديد اسم التوكيل .

## - توكيل قبرص Cyprus (\*) :

اختارت الشركة العززية « محمد أفندي غزاوي » وكيل ملاحيا لها

(٦٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - عززية ) : المظلة الأولى ، وثيقة رقم ٥ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٣١ مايو ١٨٦٨ ) قرار صادر من قوميته القومانية العززية .  
(٦٧) - : مظنة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، صورة قرار نمرة ٤/٣ بتاريخ ١٣ جمادى ثاني ١٢٨٥ هـ ( ٢ أكتوبر ١٨٦٨ ) .  
(٦٨) الجواب : المند ٥٣٣ بتاريخ الأربعاء ١٥ جمادى الأولى ١٢٨٨ هـ / ٢ أغسطس ١٨٧١ .

(٦٩) دار الوثائق القومية ( ديوان معية سنية ) : مظنة ٤٨ معية تركي ، ترجمة مكتوبة نمرة ٤٨/٣٥٩ . مرفق ٩ بتاريخ ٦ رجب ١٢٨٨ هـ ( سبتمبر ١٨٧١ ) من أهالي مرسين وتجارها الى الجناب العالي .  
(٧٠) - : ( خدمات - مصلحة وابورات البوستة الخديوية ) : سجل م/٢٥/٣/١/١ وارد الفروع ، رقم ٥٩ بتاريخ ٢٠ ص ( صفر ) ١٢٩٤ هـ ( مارس ١٨٧٧ ) ، ص : ٢٩ .  
- : سجل م/٢٧/٣/١/١ وارد الفروع ، ج ٢ ، رقم ١٠٠٨ بتاريخ ٩ رجب ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولييه ١٨٧٨ ) ، ص : ١٦٨ .

(\*) كانت ترد في الوثائق هكذا « قبرص » أو « قبرص اطله ج » ، وقد ذكر البعض ان كتابها قبرص خطأ شائع والصواب قبرص .



في قبرص اعتساراً من ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) وكان من القاطنين بالجزيرة ، وضمنه مدير ميناء قبرص ، أما نسبة العمولة التي يتقاضاها فقد كانت ٥٪ بما فيها مصروفات التوكيل (٧١) ، وقد أثير لاستمراره في عامي ١٨٦٦ ، ١٨٦٨ ، بيد أنه لم يظهر في عام ١٨٦٩ (٧٢) ، ويرجع الفأوه إبان اقدام العزيزية على إيقاف مرور سفنها على بعض المحطات البحرية وتمديد مسارها إلى محطات أخرى .

#### - توكيل رودس Rhodes :

كانت توجد علاقات تاريخية تربط هذه الجزيرة بمصر منذ عهد محمد علي ، ويبدو أن هذه العلاقة كانت ذات أثر في انتقالات الأفراد لأن الوكيل الملاحي الذي اختارته الشركة العزيزية ويدعى « أحمد أفندي » كان قبل انتقاله إلى رودس محاسبجي ترسانة الاسكندرية ، وقد تم توقيع الاتفاق على شغله الوكالة مع لجنة الشركة بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ ( ٣ ديسمبر ١٨٦٥ ) نظير عمولة ٥٪ بما فيها مصروفات التوكيل ، وكان ذلك بشهادة « حسن عبده قائم مقام رودس » (٧٣) .

وقد ورد ذكر هذا التوكيل بعد ذلك في غرة شعبان ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) (٧٤) ، ولكن يبدو أن الوكيل حدث منه تقاعس في أداء العمل أثر على إيرادات السفن المارة برودس ، حيث أشارت بعض الوثائق في جبادى الأولى ١٢٨٦ هـ ( أغسطس ١٨٩٠ ) إلى أن الخسائر خلال شهرين بلغت ٢٤٢٠٦ قرشاً وذلك بالنسبة للسفينة « النجيلة » التي كانت تتجه مباشرة إلى رودس ، ولذلك اتخذت الشركة قراراً بأن يكون مرور السفن عليها في الذهاب فقط ثم ألغى التوكيل إبان تحولها إلى مصلحة حكومية (٧٥) ، ولكن قام الأهالي والتجار وقناصل الدول

= - جليل خانكي : بعض جزر البحر الأبيض تحت حكم المصريين ، مجلة الأسطول : العدد الثاني ، إبريل ١٩٥٣ .

(٧١) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محطة ملخصات ، ملف توكيلات ومسطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) بين قومسيون العزيزية ووكيلها في قبرص .

(٧٢) الوثائق المصرية بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٢ هـ / ٨ فبراير ١٨٦٦ .

- دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محطة ماليات وعهد وستدات ، كشف عن أماكن ومصروفات التوكيلات بتاريخ ٢٠ من ( صفر ) ١٢٨٥ هـ ( يونيو ١٨٦٨ ) . (٧٣) - : محطة ملخصات ، ملف توكيلات ومسطات ، شروط اتفاق بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) بين قومسيون العزيزية ووكيلها باسمكة رودس .

(٧٤) - : محطة قرارات مجلس إدارة العزيزية ١٨٦٩/٦٨ ، فرار لمرّة ٢٥ بتاريخ غرة شعبان ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) .

(٧٥) - : قرار مجلس إدارة العزيزية لمرّة ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ .

الأجنبية بها بإرسال التماسات الى الخديوي اسماعيل في غرة محرم ١٢٨٩ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) ( ٧٦ ) ، ويبدو أنه قد أجيب طلباتهم لأن اعلان سير سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية الصادر في غرة شعبان ١٢٩٣ هـ ( ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ ) كانت تتضمن المرور على رودس واستمر ذلك حتى نهايات فترة البحث ( ٧٧ ) .

— قوش اطله سي :

وهي جزيرة تقع على الجانب الآسيوي في مدخل بحر ايجه في ملتقى الطريق البحري الذي يصل رودس بجزيرة ساقز ، وكانت تبعد عن رودس بنحو ١٤٤ ميلا وعن ساقز ٦٠ ميلا ( ٧٨ ) ، وقد قررت الشركة انجزية مرور سفنها بها استجابة للالتماسات التي جاءت بها من اهلها وتجارها ، وقامت باختيار « نور أفندي » وكيلها في قوش اطله سي بضمانة القائمقام محمد سالم ، وذلك نظير عمولة ٥ ٪ ، اعتبارا من ٢٥ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( أكتوبر ١٨٦٨ ) ( ٧٩ ) ، ولكن يبدو أن هذا التوكيل لم يستمر طويلا بعد ذلك لعدم وروده في خطوط السير ، ولوجود محطات بحرية بالقرب منه .

— توكيلات كريت Crete :

من الجزر التي كانت لها علاقة تاريخية بمصر الحديثة حين كانت تابعة لها في عهد محمد علي ضمن أملاك أخرى بموجب معاهدة كوتاهية ٢ مايو ١٨٣٢ ، ثم عادت بعد ١٨٤٠ للدولة العثمانية ، على أن ما يهمنا في هذا المجال اتصالها البحري المباشر لاسكندرية و اثر العلاقة التاريخية في تنشيط المعاملات البحرية بينهما ، وانعكس ذلك في الاهتمام الذي أولته إدارة البحرية التجارية المصرية بجزيرة كريت خاصة في عهد

( ٧٦ ) — : ( ديوان مية سنية ) : محفظة ٤٩ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ١/٤٦ بتاريخ غرة محرم ١٢٨٩ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) من أمال وتجار رودس وقناصل الدول بها الى الجانب المال .

( ٧٧ ) الوقائع المصرية : العدد ٦٧١ بتاريخ غرة شعبان ١٢٩٣ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ ، — العدد ٧٦٧ بتاريخ ٢٤ جمادى الثانية ١٢٩٥ هـ / ٣٠ يونيو ١٨٧٨ .

( ٧٨ ) دار الوثائق القومية ( ديوان مية سنية ) : محفظة ٤٤ مية تركي ، ج ٢ ، وثيقة نمرة ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ ( يناير ١٨٦٩ ) من ناطر الداخلية ( رئيس المنزلية محمد شريف باشا ) الى الهردار عن مسافات محطات البريد المطلوب التوجه اليها .

( ٧٩ ) — ( خدمات — عزيزية ) : محفظة ١٣١ سندات وكمبيالات ، شروط اتفاق وعثمان بتاريخ ٢٥ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ ( أكتوبر ١٨٦٨ ) مرسله من نور الفندي بضمانة القائمقام محمد سالم بجهة قوش اطله سي الى المنزلية .

اسماعيل باشا حين وجبت أعداد من السفن مكنت من مزاوله النشاط ، وقد جاء في وثائق الشركة العزيرية أنه كان موجودا في كريت توكيلا ملاحيا قبل محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٥٦ ) ( ٨٠ ) ، وفي ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ قررت الشركة تجهيز مركب كمخزن فحم لتزوين السفن المصرية بما تحتاجه ، وكان هذا المركب تابعاً للتوكيل ( ٨١ ) ، ويرجع أن هذا كان مرتبطاً بالأحداث العسكرية التي تمت بعد ذلك ، لأن المركب كان يحقق المرونة في التموين والامداد مثلما كان ذلك تخزيناً لكبير كمية من الفحم للسفن التجارية التي شاركت في الأحداث الى جانب الأسطول الحربي ، وإن كانت لم توجد اشارة تحدد الوكيل وهل كان من أهالي الجزيرة الثائرة أم معين من العزيرية ، غير أن الحقيقة في سير الأحداث أكتت حسن معاملة القوات المصرية لأهالي الجزيرة بنساء على سياسة الخديوى ، حتى أن الأهالي قد طالبوا بانضمامهم الى مصر ( ٨٢ ) .

على كل فانه يرجع أن مثل هذه العلاقة كانت وازعا على سرعة تسير السفن التجارية المصرية الى كريت بعد انتهاء الأحداث - حيث كانت قد توقفت أنشائها - وكانت العودة أقوى من سابقها ، حيث قررت العزيرية في ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / يونية ١٨٦٩ مرور سفنها على ثلاثة موانئ في ساحل كريت الشمالى (٢) هي خانبا أوكانيا الى الغرب ، وتمه أو رتمو وأحيانا رسو في الوسط ثم العاصمة قندية أوكانديا الى الشرق ( ٨٣ ) وكانت ترتبط في بعض الفترات بخط بحرى مباشر للاسكندرية ، ولا عجب في ذلك لوقوع كريت على طريق اسكندرية أوروبا ، ولذا استمرت بعد ذلك في مصلحة وإبورات البوستة الخديوية .

( ٨٠ ) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦ - ١٨٦٧ ، قرار مرة ٦٥ بتاريخ السبت ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) .

( ٨١ ) نفسه : قرار مرة ٦٧/٧٧ بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) .

( ٨٢ ) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص - ص : ٨٠ - ٩١ .  
( ٨٣ ) كانت كريت مقسمة آنذا الى خمسة مصراتيات أو مستجقيات منها ثلاثة في الساحل الشمالى هي خانية ، ريتمو أو رسو ، كندية أو قندية وفي الساحل الجنوبي اسفاكيا ، لاشيد أو لاشيتي .

- عبد الفگار محمد : الدولة العلية واليونان وولايات البلقان ، مطبعة هندية ، مصر ١٣١٣ هـ ، ص - ص : ١٩ - ٢٥ .

( ٨٤ ) دار الوثائق القومية ( ختمات - عزيرية ) : مخططة الإبورات ٦٦ - ١٨٧٢ ، جداول مرور السفن ١٩ - ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يونية ١٨٦٩ ) .

- الجواب : العدد ٥٤٨ بتاريخ الأربعاء ١٩ وجب ١٢٨٨ هـ / ١٤ أكتوبر ١٨٧١ .

## ٤٧ - ساقز :

كانت ميناء هاما وعاصمة لجزيرة خيوس Khios Chios (٨٤) ، وقد جاء في وثائق الشركة العريزية انه بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ ( ٤ ديسمبر ١٨٦٥ ) تم توقيع اتفاق بين قومسيون جنوب عن الشركة وبين اسماعيل بك حكمت على أن يكون وكيلًا في ساقز نظير عمولة ٥٪ من قيمة اجمالي ما يقوم بشحنه وتم ذلك بحضور حسين السيد قائمقام الميناء (٨٥) ، وجاء ذكر هذا الوكيل بعدئذ حين أرسل يشكو لمجلس الادارة في جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( سبتمبر ١٨٦٨ ) من منافسة وكيل شركة البواخر النمساوية الذي خفض نولون الشحن « بقصد ابطال مرور سفن القومانية العريزية » ، مثلما كانت شكواه من عدم انتظام مرور السفن ، ولذلك تمت موافقة مجلس الادارة بتفويضه في اجراء تخفيضات نسبية عند حدوث المنافسة أثناء تواجد السفن فقط ، وفيما عدا ذلك يلتزم بتعريف الشركة (٨٦) ، وقد اشارت الوثائق في ٢٩ ذي الحجة ١٢٨٨ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) الى في عهد مصلحة الواورات الخديوية الى مرور السفن وشحنها بمنقولات بساتين من هذه الجزيرة ، واستمرت كمحلة بحرية ذات توكيل ملاحى حتى نهايات فترة الدراسة (٨٧) .

## ٤٨ - جشمة Tchisme :

قررت ادارة العريزية مرور السفن بها بناء على التماسات عدد من التجار والأهالى منذ صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) ، وذلك بالتناوب مع ميناء ساقز لقربهما ، وفى ١٥ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( أكتوبر ١٨٦٨ ) تم اختيار عثمان نور أفندى من اشراف قضاة جشمة وكيلًا ملاحيا بها ، بضمانة صالح أفندى أحد تجارها ، وذلك نظير عمولة ٦٪ بما فيها مصروفات وخدمة التوكيل (٨٨) ، وفيما عدا ذلك لم ترد اشارة لاستمرار هذا التوكيل ابان مصلحة الواورات الخديوية .

(٨٤) عبد الفغار محمد : مرجع سابق ، ص : ٧٩ .

(٨٥) دار الوثائق القومية ( خملات - عريزية ) : مخططة ملخصات ، شروط اتفاق بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) بين قومسيون العريزية للجنوب ووكيل ساقز .

(٨٦) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، صورة قرار لمره ١١/٢١ بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٥ هـ ( ٢٧ أكتوبر ١٨٦٨ ) .

(٨٧) - ( ديوان مية ) : مخططة ٤٨ مية تركي ، ترجمة وثيقة لمره ٥٦١ بتاريخ ١٤ ذي الحجة ١٢٨٨ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) من وكيل بواخر الشركة الخديوية محمد سعيد الى المية كاتب الديوان الخديوى .

- الوقائع المصرية : العدد ٧٦١ بتاريخ ١ شعبان ١٢٩٣ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ .  
(٨٨) دار الوثائق ( خملات - عريزية ) : المخططة الأولى ، الملف الاول ، صورة قرار =

## ١- أزمير Azmir :

تعتبر من الموانئ التجارية الهامة ومن أكبر ثلاث مدن في ( تركيا ) بالإضافة الى كونها مركز ادارة الولاية ، اشتهرت بمنتجاتها من الفواكه والزيت ، وكانت تكثر بها الجاليات الأجنبية وخاصة الأرمن ومنهم نوبار باشا (٨٩) ، أحد أهم أعضاء ادارة الشركة العززية وقد أنشأت توكيلا لها في أزمير واستمر بعد ذلك في عهد مصلحة الواورات الخديوية ، كما انها قامت بمنح الوكيل بعض المزايا كإضافة ماهية شهرية بجانب العمولة ، ثم تعيين كتبة ومساعدين بعد ذلك -

أما بداية تعيين الوكيل الملاحي فقد كانت قبل ٢٠ شبان ١٢٨٢ هـ ( يناير ١٨٦٦ ) حيث جاء بهذا التاريخ موافقة الادارة على اضافة ماهية شهرية ٣٥ جنيها علاوة على العمولة التي يتقاضاها على مشحوناته بنسبة ٥% ، على أن يتحمل كافة مصروفات التوكيل من أجور كتبة أو عمالة أخرى (٩٠) ، ثم قامت الشركة بإيقاف صرف الماهية الشهرية نظير تعيينها كتبة وعمالة لخدمة التوكيل على نفقتها وظلت نسبة العمولة تصرف للوكيل فقط ، وكان هذا الوكيل يدعى فرانسو اسكندر ، كما عينت « فلوكة » خاصة للانتقال بين السفن والميناء (٩١) -

ولما كانت العززية قد اضطرت الى تخفيض أعداد توكيلاتها تبعاً لتقليص رحلات سفنها إبان ارتباطها في أخريات عهدها ، لذا اضطرت الى تعديل بنود الاتفاق مع هذا الوكيل ، وأصبح اجمالي ما يتقاضاه ٦٪ من اجمالي مشحونات مرور السفن المنتظمة وليست المؤقتة ( الظهورات ) ، وينفق منها على ما يحتاجه التوكيل من عمالة أو مصروفات ، حيث قامت الشركة بإلغاء موظفيها من التوكيل ، وتم ذلك اعتباراً من ١٥ ج ( جمادى الأولى ) ١٢٨٥ هـ ( ٥ سبتمبر ١٨٦٨ ) ( ٩٢ ) ، وقد استمر عمل هذا

= من مجلس الادارة يوم الأحد ٤ صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) .

- مخططة ١٣١ سندات وكبيالات ، شروط اتفاق مع عثمان نور أفندي وكيل خمسة بتاريخ ١٥ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ ( أكتوبر ١٨٦٨ ) .

( ٨٩ ) ولد نوبار في أزمير ٤ يناير ١٨٢٥ وكان والده وكيلًا لمحمد علي بها .

د- أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر حكيان « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، ص ص : ٩٢ ، ٩٣ .

( ٩٠ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عززية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة

٦٥ - ١٨٦٧ ، صورة قرار نمرة ٨٦/٢٢ بتاريخ ٢٠ شبان ١٢٨٢ هـ ( يناير ١٨٦٦ ) .

( ٩١ ) - : قرار مجلس الادارة نمرة ٨٠/٤٥ بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ

( فبراير ١٨٦٦ ) .

( ٩٢ ) - : مخططة ملخصات وتوكيلات ، شروط

التوكيل بعد ذلك في مصلحة وابورات البوصة الخديوية حتى نهاية فترة البحث .

وتجدر الإشارة الى أن هذا الوكيل كان صاحب الاقتراح الذي وافقت عليه الإدارة بعد ذلك بإمكانية تقديم سلف مؤقتة للتجار نظير نسبة فائدة تشجيعا لهم على الشحن بالسفن المصرية ، في محاولة للتغلب على منافسة السفن الأجنبية وحتى يمكن التغلب على حالة الكساد التي اعترت النشاط البحري بعد انتهاء الحرب الأمريكية .

#### - مدلل Medlly :

من الجزر الهامة في بحر ايجيه التي استمر مرور السفن التجارية المصرية عليها طيلة عهد اسماعيل باشا ، وقد تم اختيار « المسيو جوانى از فيلرش » وكيلا ملاحيا بها في عهد الشركة العريضة بتاريخ ١٧ رجب ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) بناء على اتفاقه مع لجنة مرور الشركة ، وبحضور « مشير ايالة بحر سفيد » (٢) ، وتم ذلك في ميناء مدلل (٩٣) .

وفي فترة مصلحة وابورات البوصة الخديوية ، أشارت المكاتبات الى استمرار مرور السفن على تلك الجزيرة ، كما أن الوكيل نفسه كان مستمرا بها (٩٤) .

#### - جنق قلعة :

تقع في مدخل مضيق الدردنيل على الساحل الآسيوي ، وهي تسمى « القلعة السلطانية » وكانت تابعة لولاية « قره سي » ، واشتهرت بوجه خاص بقدرتها العسكرية على التحكم في مدخل الدردنيل نظرا لطبيعتها الحصينة وسط المرتفعات الجبلية ، ومع ذلك كانت لها بعض المزايا التجارية لأنها كانت من أهم مدن الولاية ، وإن كانت مرافئها البحرية مليئة

---

= اتفاق مع الحوافة فرانسو اسكندر بتاريخ ١٥ ج ( جمادى الأولى ) ١٢٨٥ هـ ( ٥ سبتمبر ١٨٦٨ ) .

(٢) حسب التقسيم الإداري لولايات أو ولايات الدولة كانت الولاية التاسعة يطلق عليها ( ايالة جزائر البحر الأبيض ) ( بحر سفيد ) في ( الأرشيل ) وضمت جزر رودس ، ساقز ، مدلل ، لموس ، ومركز ادارتها رودس .  
- عبد الغفار محمد : مرجع سابق ، ص : ٦٧ .

(٩٣) دار الوثائق القومية ( عريضة - عريضة ) : مخططة ملاحظات ، ملف توكيلات وصحطات ، شروط اتفاق مع وكيل مدلل بتاريخ ١٧ ١٢٨٢ هـ ( ديسمبر ١٨٦٥ ) .

(٩٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٤٦ بتاريخ الثلاثاء ٧ محرم ١٢٩١ هـ / ٢٦ فبراير ١٨٧٤ .

بالصخور ، الأمر الذي كان يضطر السفن للانتظار ليلا (٩٥) .

ومن المرجح أن حالات الانتظار هذه بالإضافة الى سلطة هذا الميناء في إعطاء أوامر الخروج والسفول للسفن أثناء الأحداث العسكرية والأزمات السياسية كانت من أهم دوافع البحرية التجارية المصرية ليجاد وكيل ملاصق لها في « جنق قلعة » ، وهذا يفسر اختيارها الوكيل بتلك الجهة من بين ذوي الرتب البحرية العاملين بها وعينت معه أربعة أفراد آخرين ، واختارت لذلك « الصاغقول سليمان قبودان » (٩٦) ، وشرعت في الحصول على قطعة أرض لبناء مقر للتوكيل وواجهتها بعض الصعوبات وانتهى الأمر بمنحها قطعة مصرية ، كما قامت بإرسال شمنفورات مجهزة لأرشاد سفنها عند دخول الميناء (٩٧) .

ولذلك يمكن القول بأن مهام هذا التوكيل كانت تهدف أساسا الى تأمين انتقال السفن التجارية الى المحاور الأخرى الأكثر قدرة على المشاركة التجارية ، وهذا لا يعني انتهاء قيام هذا الوكيل بالمهام التجارية ، لأنه كانت تتم بعض العمليات التجارية مع جنق قلعة حتى نهايات فترة البحث ، ومنها احضار أنواع معينة من الأسماك في ١٩ ذى الحجة ١٢٩٣ هـ (يناير ١٨٧٧) (٩٨) .

#### ٢ - الاستانة Istanbul :

تبعا لظروف التبعية السياسية التي كانت تربط مصر بالدولة العثمانية ، كان لابد وان تكون الاستانة محطة بحرية رئيسية للسفن التجارية التي لا يقتصر دورها على نقل التجارات فحسب وإنما انتقالات

(٩٥) م. شكري : دليل الاستانة ، مطبعة جرجى عزوزى ، اسكندرية ١٩٠٩ م ، ص : ٣ ، ٤ .

(٩٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مطبعة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ هـ .  
كشف عن بيان مبيعات مستخدمين وفروع القومية العزيزية بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) .

(٩٧) - : المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومية المصرية في سياسة السفن البخارية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) خامس بالوسائل الشمنفورات .

: مطبعة مكاتبات ادارية ٦٥ - ١٨٦٧ ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٣ ( يولية ١٨٦٦ ) من وكيل القومية العزيزية بحقق قلعة الى ناظر الموم .

(٩٨) أمين سامي : مرجع سابق ، ص ٣ من ج ٣ ، ص : ١٤٢٨ ، عن أمر كريم للبوستة الخديوية بتاريخ ١٩ ذى الحجة ١٢٩٣ هـ ( يناير ١٨٧٧ ) .

الأفراد والبريد والأخبار ، هذا بالإضافة الى مكانة الاستانة ذاتها ، ليس لكونها عاصمة الدولة العثمانية فحسب ، وانما لأهميتها كميناء تجارى ، لذلك جاءت الإشارة منذ الشركة المجيدة الى وجود إبحار سفن مصرية للاستانة ، ولكن دونما إشارة الى وجود توكيل ملاحى (٩٩) ، وفي أعقاب المجيدة تم إيقاف سفن البحر المتوسط فى ميناء الاسكندرية ، ومن ثم يرجع علم وجود وكيل ملاحى بها .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى سباحة السفن البخارية ، كانت جفوة العلاقات السياسية فى أخريات عهد سعيد باشا قد انقضت بوفاته وتولى اسماعيل باشا ، وشرعت الشركة تخطط لمشروعاتها الطموحة ، فقامت بتعيين وكيل ملاحيا لها فى الاستانة ، وسرعان ما جاءت منها الأخبار بأن بعض التجار يريدون توقيع اتفاق معه على نقل تجارتهم لمدة عام أو أكثر ، ولكن لما كانت الشركة فى طور التأسيس لذا كان قرارها فى ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) بأن عليه الانتظار لحين زيادة أعداد السفن (١٠٠) .

وهنا تجدر الإشارة الى أن « المستر أوبنهايم Oppenheim » هو الذى كان يشرف على اتفاقات وتجهيز توكيل الاستانة «اسلامبول» (٩) ، وكانت الشركة قد أقرت فى ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) ما تبقى له من حساب بلغ ١٩٢٠ ج.ك ( جنيه انجليزى ) بفائدة ١٪ شهريا ، ورفضت دفع مرتب له ، لوجود وكيل ملاحى وكتبة ومساعدين تم اختيارهم بمعرفته ، وعوملوا كمستخدمين وليسوا بالعمولة (١٠١) .

وقد كان أوبنهايم من مؤسسى الشركة المصرية ، وفى ذات الوقت كان له مع شركائه مصرفه المالى النشط فى الاستانة « أوبنهايم البرتى

---

(٩٩) دار الوثائق القومية ( ديوان صية سنية ) : محطة ٢٢ صية تركى ، ترجمة وثيقة نمرة ١١٩ بتاريخ ١٧٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( نوفمبر ١٨٥٨ ) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى اللجنة .

(١٠٠) ——— : ( خنات - عزيزية ) : المحطة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القربانية لمصرية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) .

(\*) كانت ترد فى غالبية الوثائق هكذا « اسلامبول » بمعنى مدينة الاسلام ، وقد عرفت قديما « القسطنطينية » نسبة الى قسطنطين الأول ، وفى عهد آل عثمان سميت « استانبول » وهى كلمة يونانية Eis Ten Potin أى « الى المدينة » ، كما سميت دار السعادة .

— عزيز خانكي بك : تركيا وآثارها ، الطبعة المصرية ، مصر ٥٠٠ ص ص : ١١٨ ، ١١٩ .

(١٠١) دار الوثائق القومية : المصدر السابق ، قرار جمعية القربانية لمصرية نمرة ١٢/١١ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ م ) .



وشركاء "Oppenheim Alberti et Cie" الذى تأسس بها منذ عام ١٨٥٤ ، وعن طريقه نجحت الوساطة بمساعدة السفارة البريطانية فى حمل الباب العالى يناير ١٨٦٢ على الموافقة على مشروع قرض - تم بعد ذلك - لسميد باشا (١٠٢) ، مثلما كان له فرع بالاسكندرية .

وهذا يعنى امتداد ظروف الفترة تاريخيا الى الشركة حتى فى حالات اختيار الوكلاء الأجانب ، فأوينهايم كمستثمر انتشر بين هذه وتلك ، وبهذه العائد المادى ، فعلى الرغم من أن الشركة كانت تضامنية بين مؤسسيها فى البداية الا انه طالب بمرتب له رغم وجود وكيل ملاحى دون انتظار للعائد الذى يتم توزيعه على المؤسسين أو المديرين وهو أحدهم ، بيد أن دلالة اللجوء اليه فى تعيين وكيل بالاستانة لا تعكس فقط كونه أحد المديرين ، وانما حظوته فى البلاط العثمانى .

أما الوكيل الملاحى الذى وقع عليه الاختيار فهو « ترنو بك » ، ويبدو انه كان من الأكفاء فى عمله لأنه استمر بعد ذلك فى الشركة العزيزية ، ثم تولى ادارة عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية حتى أول أكتوبر ١٨٧٢ ثم فوض بعد ذلك فى الاشراف على ترتيب انخطوط الملاحة فى موانئ البحر المتوسط والدرديل حتى أزمير (١٠٣) كما انتخب ترنو بك لتولى ادارة عموم المصلحة أثناء مشاركة المدير فى الحرب الروسية التركية . ثم تولى وكالة الاستانة طوسون معاون ناظر جمرى الاسكندرية سابقا الى ان عين مديرا لجزيرة طاشيوز بناء على أمر خديوى (١٠٤) .

وعامة فلم تنعكس أهمية الاستانة على اختيار وكيلها فقط وانما فى الاهتمام بتوكيلها أيضا ، وتجلت مظاهر ذلك فى زيادة حجم عمالة التوكيل ثم طبيعة المهام التى كان يقوم بها ، ففي عهد الشركة المصرية كان اجمالى المخصص للتوكيل عن سنة ١٦٧٥٠٠ قرشا ، كان بيانها كما يلى (١٠٥) :

٦٦٠٠٠ قرش ماهية الوكيل

١٢٠٠٠ قرش ماهية كاتب الحسابات

- 
- (١٠٢) للمزيد : جون مارلو : مرجع سابق ، ص - ص : ١٣٦ - ١٣٩ .  
 (١٠٣) الجواب : العدد ٦٢٦ بتاريخ الأربعاء ٢٨ دى الحجة ١٢٨٩ هـ / ٢٦ فبراير ١٨٧٣ وللمزيد راجع ما سبق تناوله عن ( مدير عموم ) فصل « الادارة العمومية » .  
 (١٠٤) - : العدد ٦٠٥ بتاريخ الأربعاء ٢٩ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢ أكتوبر ١٨٧٢ .  
 - أمين سامى : مرجع سابق ، ص ٣ من ج ٣ ، ص : ١٠٥٤ عن دفتر ١٩٤٣ أواخر ، أمر كرويم بتاريخ غرة صفر ١٢٩٠ هـ ( مارس ١٨٧٣ ) الى المجلس الخصوصى .  
 (١٠٥) داور الوثائق ( عزيزية ) : المخططة الأولى . قرار جمعية التومانية المصرية مرة ١٠ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) .

١٢٠٠٠ قرش ماهية ناظر بوسطة وبضائع

٧٥٠٠ قرش ماهية مخزنجي

٤٠٠٠ قرش ماهية غفير ( حارس ) المخازن

٢٤٠٠٠ قرش ماهية مستخدمين أشغال التوكيل ( أنفار )

١٥٠٠٠ قرش إيجار محلات المكاتب

١٥٠٠٠ قرش إيجار مخازن الفحم

وقد بلغت عمالة التوكيل في عهد الشركة العزيزية بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ م ) ١٥ فردا (١٠٦) ، من القاطنين بالاستانة يشملون الوكيل ومأمور مشتريات لها تحتاجه السفن ثم مأمور تذاكر وكاتبى لغة فرنسية ، ومثلها لغة تركية ، وكذلك اثنين لغة عربية بالإضافة الى صراف ومخزنجي وآخرين .

وكان ذلك يعنى زيادة حجم التوكيل تمشيا مع زيادة نشاط سفن العزيزية ومشروعاتها ، ثم تنوع معاملاته مع ذوى الجنسيات المختلفة ، وهذا يسره اختيار كتبة لثلاث لغات ، أما تعيين مأمور مشتريات فهذا على أساس تجهيز التوكيل بما يتفق مع كوله فى محطة رئيسية لإبحار السفن من جانب ، أو لانه كان يمثل محطة نهاية أو بداية الرحلة البحرية حسب حالتى الذهاب والإياب للسفن ، ولذلك لم تكن تقتصر مهام الوكيل الملاحى بالاستانة على المهام العادية كسائر توكيلات المردنيل وممرمة ، وإنما تعدتها لاعتباره مشرفا على هذه التوكيلات (١٠٧) ، وبالنسبة لشئون السفن غدا مستودعا للإمداد بالفحم ، وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى أنه كان يتم توقيع عقود ( كنتراكتو ) مع متعهدين لتوريد الفحم ، كان أكثرهم توريدا لأطول فترة « الخواجه برسنج خلجيان » (١٠٨) وهو الذى ضمن « فرانسو اسكندر » كوكيل ملاحى للعزيزية فى أزمير ، بما يعنى وجود علاقات قوية تربط بين بعض الوكلاء والتجار ، كما أن هذا التاجر كان من مساهمى العزيزية .

---

(١٠٦) - - - - - : معلقة قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار نمرة ٢ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ( نوفمبر ١٨٦٥ ) .

(١٠٧) - - - - - : قرار مجلس إدارة قومية عزيزية بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) ، قرار نمرة ٨٦/٣٢ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ ( يناير ١٨٦٦ ) .

(١٠٨) - - - - - : ترجمة الكونتراكو الممول مع الخواجه برسنج خلجيان بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨١ هـ ( يولية ) ١٨٦٤ .

ولا شك فان وجود مثل هذه العلاقات كانت مفيدة لنشاط السفن ، خاصة مع محاولة الوكلاء الاستفادة منها واتباعهم سياسة الترغيب في استخدام السفن تنفيذا لأولى بنود الاتفاق على استخدامهم كوكلاء ، وفي هذا الصدد تشير الى أن وكيل الأستانة ( ترويك ) كان ممن أجادوا ذلك ، وعلى سبيل المثال - فانه بالإضافة الى دوره بالنسبة للسفن التي تعمل في خطوط سيرها بين الموانئ المصرية والأستانة - نجح في الاتفاق مع « الخواجه هنري بريست التاجر في أوروبا » بتاريخ ١٥ ( جمادى أولى ) ١٢٨٣ هـ ( أكتوبر ١٨٦٦ م ) على قيام السفينة البخارية المحلة « بنقل مشحونات للخواجه هنري الى أوروبا ثم الاسكندرية » ( ١٠٩ ) .

كما ان هذا الوكيل كان أول من أقدم على تشغيل وإبورات بخارية مصرية في ملاحه تجارية خاصة بالأستانة ، وقد حدث ذلك في أعقاب طلبه من ادارة الميزية ارسال وإبورين بخارين من الانجارية لتشغيلهما في « نهر ميخاليج » بالأستانة ، وإن متوسط صافي إيراداتهما نحو ٢١٢ كيسه كل ثلاثة أشهر ، ووافق مجلس ادارة الشركة والتمس اذن الموافقة الخديوية في بدايات ربيع الثاني ١٢٨٣ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ م ) ، وتمت الموافقة وتشغيل الإبورين ( ١١٠ ) ، وأشادت بهما بعض صحف الأستانة ، من ذلك ما ذكرته « الوقائع المصرية » عن صحيفة « الكوكب الشرقي » التي كانت تصدر في الأستانة ، أن مندوبيها ذهبوا لمشاهدتهما وأنهم بعد احاطتهم بمحاسن صفاتهما كتبوا « تقطع ونجزم بأنهما يفوقان كافة الإبورات التي استعملت بسواحل قاعدة الحكومة ( الأستانة ) الى يومنا هذا ، وكل منهما قوته مائة وعشرون حصان مع متانتها لاحتكام صنعتها واشتمالها على الأسباب التي بها الرفاهية وراحة الركاب » ثم شكروا ادارة الشركة الميزية ( ١١١ ) .

ولعل أول ما يقال تفسيراً لهذا الحدث هو وجود حالة من الرواج في الانتقال بين الأستانة وضواحيها مع قصور أدوات النقل ، وحاول وكيل الأستانة ثم مجلس ادارة الميزية الإفادة من هذه الظروف بتشغيل هذين الإبورين ، أي أنها مهمة ملاحه تجارية محضة .

( ١٠٩ ) : ترجمة عقد بين الخواجه هنري بريست ووكيل الشركة الميزية بالأستانة .

( ١١٠ ) : أمر كريم ٢٨ بتاريخ ٢٩ جمادى الآخر ١٢٨٣ هـ ( نوفمبر ١٨٦٦ ) الى ديوان الداخلية .

( ١١١ ) : عن الوقائع المصرية العدد ٢٨ بتاريخ ١٤ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ / ٢٦ أغسطس ١٨٦٦ .

ومع ذلك فإن التطورات التي حدثت بعدئذ ، تجعلنا نضيف الى التفسير السابق ظروف علاقة الخديوى اسماعيل باشا بالأستانة ، لأن ادارة الشركة العريزية يبدو أنها لم تقر استمرار عمل هذين الوابورين فى الأستانة ولم تتضح الأسباب ويرجع لعدم اشرافها المباشر على تشغيلها ، لأن الوكلاء كان يتم الوقوف على سير أعمالهم من خلال حركة كل سفينة بعد تسليم مستنداتها للتوكيلات المصرية لارسالها الى ديوان العموم ومطابقة مستندات السفن والوكلاء ، أما فى هذه الحالة فالأمر برمته كان يقوم به وكيل الأستانة وتنتظر الادارة ما يرسله كل فترة زمنية - قد تكون شهرية أو كل ثلاثة أشهر - من مستندات وصافى ايرادات وأن ذلك لم يكن كافيا ، أو أن صعوبات واجهتها فى اقناع افراد طاقمها بالاستمرار لفترة زمنية طويلة نسبيا خاصة وأن هؤلاء كانوا يعملون فى الملاحة النيلية داخل مصر أى ليسوا بمبشرين عن ذويهم - كما انهم لم يكونوا على شاكلة أطقم السفن البحرية معتادى الرحلات الطويلة ، وليسوا كالعاملين فى سفن الخاصة الخديوية « المبرى » الذين يعملون بنظم وقوانين الجهادية والبحرية فى الاجازات .

على كل فقد انتهى الأمر الى تشغيل الوابورين لحساب المبرى وختم الأقساط التى سددتها العريزية من أثمانها ، وجاء بالأمر الكريم الصادر بتاريخ ٢٩ جمادى ١٢٨٣ هـ ( ١٨٦٦ م ) أنه يتم إعادة القبولات والأفكار البحرية ، ويقوم تروى بك بتدبير بديل عنهم بمعرفته ، ويتولى مسئولية تشغيلها على أن تتم متابعة ذلك بمعرفة ديوان المالية فى مصر ( ١١٢ ) ، ومعنى ذلك أن هذا الوكيل عمل لحساب العريزية بالنسبة للسفن البحرية ومشرفا على الوابورين لحساب المبرى ، أما أن يقبل الخديوى استمرار الذى لم تقبله العريزية ، فإن تفسير ذلك يرجع فى عدة أمور :

أولا : أن تلك الفترة كانت تشهد قمة التقرب الخديوى للباب العالى والسلاطان ، سواء فى فترة صدور فرمان تعديل نظام الوراثة الذى صدر فى ١٢ محرم ١٢٨٣ هـ ( ٢٧ مايو ١٨٦٦ م ) وتسوية مسألة القناة ، أو محاولة الحصول على فرمان الذى صدر بعد ذلك فى ٥ صفر ١٢٨٤ هـ ( ٨ يونيه ١٨٦٧ م ) الخاص بقلب خديوى والمجاهدات الجمركية والتجارية ، ومن غير المقبول سحب هذين الوابورين فى هذا الوقت بالذات الذى تطلب

( ١١٢ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريزية ) : مطبعة وابورات ٦٩ - ١٨٧٢ .  
مكتبة بتاريخ ٦ ربيع الثانى/ ١٨٧٠ من ناظر المالية اسماعيل صديق للجمعية عن  
أقساط السفن والوابورات .

تقوية العلاقات ، وخاصة بعد أن وضع دور هذين الوابورين في خدمة الملاحة بالأمستاتنة .

ثانيا : كان لاسماعيل باشا سراى في « ميركون » ( ٢ ) إحدى ضواحي الشمال الغربي لبوغاز استانبول وتخلصها الملاحة الساحلية للعاصمة ، سلما كان يوجد بها قصور الأمراء ( ١١٣ ) ، ومعنى ايجاد هذين الوابورين في وقت شهد زيارة اسماعيل باشا للأمستاتنة (مايو/ يونية ١٨٦٦) ( ١١٤ ) ، هو امكانية قيامهما بالخدمات الملاحية التي تتطلبها انتقالات الباشا أو مرافقيه ، ومعنى ابقاؤهما ، هو لامكانية تأدية نفس الأمور مستقبلا ، علاوة على تشغيلهما التجاري في الأوقات الأخرى .

ثالثا : كان وجود وابورات بخارية على درجة من التطور محققا لأهداف معنوية ترمز بالواقع العمل لسمة من سمات تطور مصر ، وهي غاية حضارية كان يهدف اسماعيل باشا دوما لتحقيقها ، فما بالنا وأن ذلك يتم في الأمستاتنة ذاتها وعلى مرأى من الباب العالي وقاطنيتها .

عامة فان تلك التحولات تفسر أسباب اهتمام الخديوى بعد ذلك بترنو بك وتوكيل الأمستاتنة ، فبعد أن كان هذا الوكيل قد تم تعيينه لحساب الشركة المصرية عن طريق أوبنهايم ، أصبح بعد ازدواجية عمله لحساب الميرى والشركة العزيزية ، تصدق بشأنه الأوامر الخديوية ، ولذلك فعندما قام بأجازة مرضية الى أوروبا في منتصف ١٨٦٨ ، صدر الأمر الكريم بتاريخ ٢ ( ربيع الأول ) ١٢٨٥ هـ ( ٥ يونية ١٨٦٨ م ) بالموافقة وكانت لمدة شهر ونصف ، على أن يصرف أجرها وبدلاتها بالضعف ، وعين « المستر كاسترو » وكيل العزيزية في بيروت وكيلا للأمستاتنة بالانابة ( ١١٥ ) .

(\*) كذلك كانت توجد في ميركون مقبرة البسمة زيباقادن « البدة محمد على باشا » كما أنشأ بها اسماعيل باشا ( مكتب ابتدائي ) مدرسة عام ١٢٩١ هـ ( ١٨٧٤ ) ، أما اسم ميركون فهو نسبة الى ( ميركوندر ) والى ( اريوان ) إحدى الولايات الفارسية الذي جاء الأمستاتنة وعمل بها في مناصب عديدة وأنتم عليه بنعم سلطانية في هذه المنطقة ، ويقال ان اسمها كان « كيبارودي ده بيرالتين » .

— محمد صفا بك : دليل الأمستاتنة عاصمة الخلافة العظمى ، مطبعة العدل ، استانبول ١٣٣١ هـ ، ص ص : ٢٤٣ ، ٢٤٤ .

(١١٣) نفسه ، ص : ٥٧ ، ٢٤٣ .

(١١٤) د- أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ٧٤ ، ٧٩ .

(١١٥) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محظية مكاتبات ادارية ٦٧ - ١٨٦٩ ،

ترجمة أمر كريم نمرة ٣ بتاريخ ٢ راء ( ربيع أول ) ١٢٨٥ هـ ( ١٨٦٨ ) الى شيرين باشا مدير الموم .

وهذا يوضح أن بعض الوكلاء قد علا شأنهم ، حتى أن مهامهم رغم أنها تجارية إلا أنها بدت في بعض الأحيان جزءا من لعبة السياسة لاسماعيل باشا (\*) ، وتجدر الإشارة الى أن كلا من ترنو بك وكاسترو قد رقيا بعد ذلك في عهد مصلحة الواپورات الخديوية ، وقد سبق الحديث عن كاسترو في توكيل بيروت وأما ترنو بك فقد تولى إدارة عموم المصلحة حتى عام ١٨٧٢ ، وكان بعد ذلك أحد الموفدين الى إيطاليا ومرسيليا لمحاولة فتح نشاط للسفن ، وأسست له منذ فبراير ١٨٧٣ مسئولية وإدارة السفن الخديوية في خطوط سوريا وأزمير (١١٦) ، كما انتدب ثانية لتأدية مهام مدير العموم أثناء مشاركة المدير في الحرب الروسية التركية ١٨٧٧ ، وقد أشرنا الى ذلك في الإدارة العمومية ، ونظرا لأهمية وكيل الأستانة كان يشار اليه « ناظر الواپورات الخديوية بالأستانة » (١١٧) ، إشارة أيضا الى كبر حجم ومهام التوكيل .

ونود الإشارة الى أنه على الرغم من توطد أواصر العلاقة بين مصر والأستانة ، إلا أن هذه العلاقة كان يعتريها بعض الفتور تبعا للظروف السياسية وكان يمتد تأثير ذلك على عمل السفن التجارية وبالتالي الوكلاء ، فعلى سبيل المثال حين اعتري الفتور العلاقات الخديوية بالباب العالي والسلطان في أواخر عام ١٨٦٨ وحتى فرمان ١٨٦٩ ، وهي الفترة التي تخللتها الأوامر الخديوية باستبدال اللغة التركية بالعربية في الدواوين والمصالح الحكومية ، اتخذ مجلس إدارة العريزية أوامر ماثلة وأبلغها الى وكلاء الشركة في سائر الموانئ (١١٨) ، كذلك حين تفاقم الفتور بعد افتتاح القناة وسريان الشائعات عن توجه أسطول عثمانى الى مصر ومحاولة عقد تحالف مصرى يونانى صربى رومانى ، اتخذت الجمعية العمومية للعريزية قرارها في ٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ م بإلغاء خط السفن بين الاسكندرية والأستانة ، وكانت حجتها لعدم كفاية الإيرادات (١١٩) ، ولكن الأرجح تأثير الظروف السياسية ولاتخاذ الحيطة لتحركات السفن المصرية

---

(\*) سيتم تناول المزيد في خطوط سير السفن « الفصل السابع » .  
 (١١٦) الجرائد : العدد ٦٦ بتاريخ الأربعاء ١٢/١٢/١٢٨٩ هـ / ٢٦ فبراير ١٨٧٣ .

(١١٧) — : العدد ٦٠٥ بتاريخ الأربعاء ٢٩ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢ أكتوبر ١٨٧٢ .  
 (١١٨) دار الوثائق القومية ( ختمات - عريزية ) : محظية قرارات مجلس إدارة العريزية ١٨٦٩/٦٨ ، قرار لمر ٢٢/٢٥ بتاريخ لمر ٢٠ ( رمضان ) ١٢٨٥ هـ ( ديسمبر ١٨٦٨ ) .  
 (١١٩) — : محظية حجج شرعية ملف مكاتبات إدارية ٦٣ - ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٤ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف باشا رئيس القومانية الى وكيل المجلس عن الجمعية المتقدمة بديوان الداخلية ٢٠ الحجة ١٢٨٦ هـ .

لان هذا الخط كان مستمرا طوال فترتها السابقة دون شكوى . كما أنه في الفترة القريية اللاحقة اتجه نشاط السفن الى موانئ اوروبية. لم يكن بها وكلاء من قبل ، وعامة فلم يكن مجلس ادارة العزيرية بعيدا عن دهايز السياسة لأنه كان يضم فيما بينه نظار على دراية بحقائق الامور ، ولذا اعيد استئناف النشاط ثانيه بعد انقشاع التوتر ابان مصلحة الواپورات الخديوية قبل فرمان ١٨٧٣ •

#### — كليبولي Callipoli :

وهي تقع على الساحل الاوربي في مدخل الدودنيل ، وكانت ترد في الوثائق كليبولي أو جليبولي تارة ، وجلي بلي تارة أخرى ، ويبدو أنها كانت ميناء تجاريا هاما ، ولذلك جاءت الاشارة الى توكيلها في وثائق الشركة المصرية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، وكان وكيلها معيناً في تلك البدايات ، واختير للمنصب عبد الحميد ( بك ) بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( اول اغسطس ١٨٦٣ ) ( ١٢٠ ) ، وتصرف له ماهيته مع سائر عمالة التوكيل من خزينة الشركة ، واستمر عبد الحميد بك الى أن تم ارساله بعد ذلك وكيلاً في لندن ، ومن بعده تم الاتفاق مع رئيس ميناء كليبولي « محمد سعيد أفندي » بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ م ) على أن يكون بالمسؤلة مع استمرار بقية أفراد التوكيل الموظفين من الشركة ( ١٢١ ) •

وقد أشير في الوثائق لاستمرار هذا التوكيل في الفترات اللاحقة ابان نشاط الشركة العزيرية ومن بعدها في مصلحة واپورات البوستة الخديوية ( ١٢٢ ) •

#### — قلوة Gavalá \* :

ولد بها محمد علي باشا ، وكانت تتبع اداريا ولاية سلانيك

( ١٢٠ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة ملخصات ، ملف تركليات ومحطات ، اقرار استلام عبد الحميد وكيل كليبولي بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( اغسطس ١٨٦٣ ) بناء على أمر مدير القومانية المصرية •  
( ١٢١ ) - : المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) •  
( ١٢٢ ) - نقشه : كشوف محاضر الجمعية العمومية للقومانية العزيرية بتاريخ ٢٢ - ٢٥ صفر ١٢٨٥ هـ ( يونية ١٨٦٨ ) ، ص : ١٣ •  
- الوثائق المصرية : العدد ٦٧١ بتاريخ غرة شعبان المظم ١٢٩٣ هـ / ٢٠ اغسطس ١٨٧٦ •

( \* ) تغير اسمها اكثر من مرة فقد كان « نياپوليس Néapolis » في عهد الاسكندر الأكبر ، ثم خرستوليس Chirstopolis أي مدينة المسيح في عهد العولة البيزنطية •

العثمانية (١٢٢)، كانت تمر بها السفن المصرية المبحرة بين سلانيك وكليبول أو جنق قلعة ، وفي بعض الأحيان كان يوجد بينها وبين الميناءين ارجيرين محطه بحريه يمان لها « فره اعاج » ، وعامه به ورد ذكر نويل فوله ( قواله ) بصورة واضحة في الشركة العريزية ، حيث تم الاصدى مع أحد قاطنيها ويدعى « حاجي ( الحاج ) أسعد أفندي » على أن يكون وكيلها اعتبارا من ٥ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ ( يونية ١٨٦٩ م ) مقابل نسبة عمولة ٦٪ ، وقد تضمنت شروط الاتفاق أن تتحمل الشركة ايجار ومصروفات التوكيل بالإضافة الى ماهية كاتب وعمولة ومسيرة ٢٪ (١٢٤) ، ويبدو ان مثل هذه التشجيعات التي فاقت ما كان متبعا مع التوكيلات المماثلة ، كانت احدى الوسائل التي لجأت اليها الشركة في سبيل فتح مجالات نشاط جديدة للسفن ، ومع ذلك فقد اتجه النشاط بعد افتتاح قناة السويس وقيام مصلحة الواپورات الى تركيز الخطوط الملاحية للبوانى القائمة الأكثر أهمية في بحر ايجه والاتجاه الى فتح خطوط ملاحية نواى. لم يكن يتم التعامل معها من قبل ، ولذلك لم يمر هذا التوكيل طويلا في العريزية أو مصلحة واپورات البوسنة الخديوية (١٢٥) .

#### — سسلانيك Selanik :

ميناء بحرى كان مركز ادارة الولاية العثمانية التي أطلق عليها الاسم ذاته « سلانيك » وكانت توردها الوثائق « سسلانيك » بينما كانت قديما ثيسالونيك Thessaloniki ، وهي تقع في الساحل الأوربى ، وقد أبحرت اليها السفن المصرية مع بدايات عهد سعيد باشا قبل قيام الشركة الجديدة لاحضار أخشاب ، ولم يكن يشر في تلك الفترة المبكرة لانتظام عمليات تجارية معها ، لان السفن التجارية التي اتجهت لهذه المهام كانت توضع بها مدافع - وحسبما أورد الأمر الكريم في منتصف ١٢٧١ هـ

« ثم اسماها اليونانيون كابالا Kapalla وفي عهد الترك سميت قوالا Cavala وفي ٢٧ مايو ١٩٣٨ قرر مجلسها البلدى إعادة اسم لياپوليس »

- عزيز خالكي : مرجع سابق ، هامش ( ٢ ) ، ص : ٣٣ .

(١٢٣) عهد الفجار محمد : مرجع سابق ، ص : ١٨ .

(١٢٤) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريزية ) : محفوظة ملفحات ، ملف توكيلات ومسطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يونية ١٨٦٩ ) مع حاجي أسعد أفندي وكيل قواله .

(١٢٥) دافى البيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ /

١٣ ديسمبر ١٨٧٠ .



( ١٨٥٤ م ) - هـ للمحافظة عليها من القرصان » ( ١٢٦ ) ، ويرجع أن ذلك كان مرتبطاً بطروف حرب القرم آنفذ سواء بالنسبة للأخشاب اللازمة لبناء السفن ، أو تأمين إبحارها ، وتبعاً للحركة الملاحية المحدودة في البحر المتوسط التي لازمت الشركة المجيدة ، لم يرد ذكر وجود توكيل ملاحى فى سلانيك .

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد تزايد الاهتمام بها ، من ذلك وجود توكيل ملاحى بها ، وكان هـ الأفندى أمين صندوق كمرک ( جمرک ) سلانيك ، وكيلاً للمزينة بالمصولة حتى ٤ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( ٢٣ سبتمبر ١٨٦٨ م ) ( ١٢٧ ) ، ومن بعده هـ لويجي فرناندز ، بضمانة هـ ديمترى باسيلي ، من تجار غلوس فى ٢٦ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( ٥ أكتوبر ١٨٦٩ ) ، ونقل بعده ذلك الى غلوس فى شوال ١٢٨٦ هـ ( فبراير ١٨٧٠ م ) ( ١٢٨ ) .

كذلك أضفى وجود مناجم الفحم أهمية خاصة على سلانيك ، وقد حاولت الشركة المزينة الافادة من ذلك ، فمنحها السلطان العثمانى امتياز باستخراجه واستغلاله فى منتصف ١٨٦٧ ( ١٢٩ ) ، وهو ما أوجد أهمية خاصة لوجود توكيل فى سلانيك ، حيث يكتفى تلبية احتياجات السفن التجارية على تلبية احتياجات البحث عن الفحم .

وقد قررت الجمعية العمومية ارسال لجنة ثانية للمعانة الهندسية للمواقع ، وكانت تقارير لجنة سابقة قد أفادت أنه يمكن الحصول من هذا الامتياز على نحو ألف تونيلاطة فحم يومياً بالإضافة الى طوب أحمر يمكن بيعه وكذلك الأخشاب من الغابات المجاورة ، وقدرت تكاليف تشييده بنحو ٣٥٤٠٠٠ ليرة ، وأما إيراده السنوى نحو ٢٧٠٠٠ ليرة ، ومع ذلك لم تجد اللجنة الأولى أو الثانية ، حيث كانت قبل هذه الانشاءات - رغم ما سببته عليها من مزايا - تحتاج الى سببولة نقدية فى إطار حركة

---

( ١٢٦ ) دار الوثائق القومية ( ديوان معية سنية ) : دفتر ٥٠٤ صادر اوامر تركى - ترجمة أمر رقم ٣٤٤ منتصف ١٢٧١ هـ ( ١٨٥٤ ) ، ص : ٧ .

( ١٢٧ ) - ( ختمات - عزيزية ) : المحفظة الأولى ، ملف ٦ ، قرار مجلس ادارة المزينة بتاريخ ٤ جمادى آخر ١٢٨٥ هـ ( سبتمبر ١٨٦٨ ) بخصوص سلانيك .

( ١٢٨ ) - محفظة ملخصات ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٢٦ ج ( جمادى أول ) ١٢٨٥ هـ ( ٥ أكتوبر ١٨٦٩ ) بين القومسيون المزينة ووكيلها بجهة سلانيك .

( ١٢٩ ) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية

١٨٦٧

رأس مال الشركة ، وهو الذي لم يتوفر (\*) ، وكانت الخطوات التالية هي الانحدار صوب التصفية حتى أنه في ٢ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ م كان قرار الجمعية العمومية بالتنازل للحكومة متضمنا إلغاء خط سير السفن « الاسكندرية - كريت - الأستانة » الذي يمر على سلايك (١٣٠) ، وكان توكيلها قد ألقي من قبل ، ونقل الوكيل « لويجي فرناندز » الى غلوس منذ فبراير ١٨٧٠ .

ومع وجود مصلحة وإبورات البوستة الخديوية عادت السفن ثانية للمرور على سلايك اعتبارا من ١٥ رمضان ١٢٨٧ هـ / ٨ ديسمبر ١٨٧٠ م ، وكان قد أفتتح بها مكتب لنبريد وتم الاتفاق بين مصلحة البوستة (البريد) والوابورات الخديوية على نقل المراسلات وكافة أمورها الى المحطات البحرية التي بها توكيلات ومنها سلايك (١٣١) ، غير أنه ألقي مرور السفن عليها في أوائل ١٨٧٢ ، ولذلك قام أهالي وتجار سلايك والفناصل الأجانب بها بتحرير النماذج أرسلت الى الخديوي اسماعيل في ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ ( مارس ١٨٧٢ م ) يطلبون فيها إعادة تسيير مرور السفن اليهم (١٣٢) ، ويبدو أنه لم تتم الموافقة على مرورها بانتظام ، وذلك لعدم ورودها في جداول السير بعد ذلك ، ومن ثم إلغاء توكيلها الملاحي ، وبات أمر تعهد نقل البريد رهنا بالتعاون المشترك بين مصلحة الوابورات وشركات الملاحة الأجنبية ، ثم قيام بعض سفنها في مأموريات غير منتظمة ، وهنا نشير الى أنه في حانة إلغاء توكيل ملاحي مع استمرار مرور السفن في بحر ايجه ، فإنه كان يتم التركيز على المحطات والتوكيلات الأخرى الأكثر أهمية تبعا للايرادات (\*) .

---

(\*) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية - الوقود » وقد رأى البعض أنه لم يتم استخراج اللحم لعدم صلاحيته :

« د . أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٤ .

(١٣٠) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مطبعة جيج شرعية ، مكاتبات ادارية ٦٣ - ١٨٨٤ ، مكتابة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ ٤ أبريل ١٨٧٠ م محمد شريف رئيس القومانية العزيزية الى وكيل مجلس الادارة بشأن الجمعية العمومية المنعقدة في ذي الحجة ١٢٨٦ هـ ( مارس ١٨٧٠ ) .

(١٣١) وادي النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ /

١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(١٣٢) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : مطبعة ٤٩ مية تركي ، مكتابة نمرة ٤٩/٣٠ + ١ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ ( مارس ١٨٧٢ ) من كاستراوغل الى الجانب المال مرقط طيه عريضة أهالي وتجار سلايك والفناصل الأجانب بها .

(\*) سيتم تناول المزيد في « خطوط السير الملاحية » في الفصل السابع .

## — غلوس :

من التوكيلات الملاحية التي جاء ذكرها في أخريات الشركة العزيرية في ذي الحجة ١٢٨٥ هـ ( مارس ١٨٦٩ م ) ( ١٣٣ ) ولكن يبدو أن وكيلها قد تم تغييره بعد ذلك ، حيث نقل إليها « لويجي فرناندز » في سؤال ١٢٨٦ هـ ( فبراير ١٨٧٠ م ) ، وكان ضامنه « ديمتري باسيل » أحد تجار غلوس ، حسبما سبققت الإشارة الى ذلك .

وعلى الرغم من أنه هذه الجزيرة كانت تصلها بانتظام سفن العزيرية كمحطة نهائية لخط سير يبدأ من الاسكندرية ويمر بموانئ كريت ( ١٣٤ ) ، الا أنه لم يرد ذكرها ضمن رحلات سفن مصلحة الواپورات الخديوية الأمر الذي يرجح إلغاء توكيلاتها ضمن بعض التوكيلات الأخرى .

## — سير : Thira :

وهي جزيرة بحرية كانت تمر بها السفن المصرية في رحلاتها من وإلى ميناء بيريه في اليونان ، ويرجح أنها كانت تتبع حكومة اليونان لان ذكرها كان يقتصر بميناء بيريه وعقد الاتفاقيات بين الحكومتين المصرية واليونانية ونظم أخيرتهما بشأن معاملة السفن ، ومن ثم فقد كانت من الموانئ التي تأثر وجود توكيل ملاحى بها بالعلاقات السياسية الى حد كبير ، وقد سبق الإشارة الى ذلك ، حيث لم يرد ذكره في خطوط ملاحية سفن العزيرية التي عاصرت ثورة كريت وتوتر العلاقات العثمانية اليونانية .

أما بالنسبة لاجار السفن المصرية إليها ، فإن ذلك قد تم بصورة منتظمة بعد افتتاح قناة السويس وقيام مصلحة الواپورات الخديوية ، وفي تلك الأثناء ، كانت قد أعيدت العلاقات السياسية بين اليونان والدولة العثمانية في أعقاب مسألة كريت ، وكانت قد توطدت العلاقات بين الخديوى اسماعيل باشا وملك اليونان والذي كان قد دعاه لحضور احتفالات القناة أثناء مقابلاته في « كورفو » مثلما كانت قد تمت - من قبل - زيارة وفد التجار اليونانيين للخديوى في مارس ١٨٦٧ ( ١٣٥ ) ، وغير ذلك من مظاهر التقارب .

---

( ١٣٣ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مطبعة الواپورات ١٨٦٩/٦٨ .  
بمكتبة بتاريخ ٧ ١٥ ذى الحجة ( ١٢٨٥ هـ ( مارس ١٨٦٩ ) من وكيل العزيرية بازير الى وكيل عموم العزيرية بالاسكندرية عما فقد بجهة غلوس .

( ١٣٤ ) - : مطبعة الواپورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، جداول خطوط سفن السفن ١٩ - ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يونية/يولية ١٨٦٩ ) .

( ١٣٥ ) ٥٥ أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٠٨ .

عامه فانه بعد افتتاح القناة بدأ اهتمام مصلحة الواپورات بمد خطوطها الملاحية الى موانئ جديدة وخاصة في اوريا ، بالاضافة الى القرب النسبي بين سيرا وپور سعيد من جهة ، ثم سيرا - كريت وپيريه - الاسكندرية من جهة اخرى ، وهذا كان يوفر خطا ملاحيا مباشرا او اقرب الى ذلك ، الامر الذي جعل النشاط مع سيرا ذو أهمية خاصة .

ففي ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ ( أكتوبر ١٨٧١ م ) ، تم تأسيس خط ملاحي بين الاسكندرية وجدة على أن تمر السفن على سيرا ومنها الى پور سعيد، وكان الوكيل الملاحي في سيرا هو « محمد سعيد بك » ( ١٣٦ ) وقد عمل لفترة من قبل معاون الوكيل العزيزة في لندن ثم وكيلها بالسويس واستمر ضمن موظفي المصلحة بعد ذلك ، وقد كان يقوم بتأدية مهام للخاصة الخديوية كإشرافه مثلا على استيراد « قسائل ( شتلات ) العنب » من ساقز للبساتين الخديوية ( ١٣٧ ) .

وقد استمرت مهام هذا الوكيل التجارية ، ووضع فيها الشق السياسي ، فهو الذي كان قد أرسل الى شريف باشا بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ ( يوليو ١٨٧٢ م ) ملتمسا عرض رايه بضرورة عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن امتياز السفن الخديوية ( ١٣٨ ) ، وتضمن معه في نفس الطلبات بعد ذلك وكيل پيريه ، اذ كانت السفن المصرية المتنقلة بين هذين المينائين تقوم باستيفاء اجراءات ادارية ، كان من شأنها التأثير على فترة الرحلة البحرية كاعتماد تصاريح خاصة بكل رحلة من سلطات الميناء بالاضافة الى ما تدفعه من رسوم الميناء والفنانات مما يؤثر على صافي ايراداتها وقد تأخر توقيع الاتفاقية بناء على الراى الخديوى ثم خاطبت الممية الخارجية للحدوث مع القنصل العام اليوناني في ٢٩ ربيع الثاني ١٢٩١ هـ ( يونية ١٨٧٤ م ) بشأن اعفاء سفن المصلحة من تلك الرسوم ، ويتم « وضع بند مخصوص لذلك » ( ١٣٩ ) .

---

( ١٣٦ ) دار الوثائق القومية ( ديوان ممية ) : مخططة ٤٨ ممية ، وثيقة لمرة ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ ( أكتوبر ١٨٧١ ) من كاسترو الى الممية .  
( ١٣٧ ) - : وثيقة لمرة ٤٨/٥٦١ بتاريخ ٢٩ شى الحجة ١٢٨٨ هـ ( فبراير ١٨٧٣ ) من وكيل يواخر الشركة الخديوية الى الممية .

( ١٣٨ ) - : مخططة ٤٩ ممية تركي ، ترجمة مكاتبة لمرة ٤٩/١٧٢ + ١ مرقف ، بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ ( يولية ١٨٧٢ ) من شريف باشا الى مهرداد الخديوى ( ممية ) طيه الوارد للمخالفة من وكيل سيرا .

( ١٣٩ ) - : دفتر ١٩٥٠ أوامر ( غير رسمي ) ، رقم ١٢٥ بتاريخ ٢٩ ربيع الثاني ١٢٩١ هـ ( يونية ١٨٧٤ ) من مهرداد الخديوى الى الخارجية ، ص : ٣٩ .

وإذا كانت هذه الاتفاقية لم تتم ، إلا أن قبول مصر في اتحاد البوستان العام في المؤتمر الذي عقد بمدينة « برن » في أسويسجرا ، ٩ أكتوبر ١٨٧٤ ، قد كفل للنسفن التجارية المصرية العمل على قدم المساواة مع شركات الملاحة الأجنبية في نقل البريد بين موانئ الدول موقعة الاتفاق وكانت من بينها اليونان ، وذلك نظير ما تم إقراره من رسوم للنقل والمراسلات (١٤٠) ، وعلى هذا الأساس أضفت هذه الخطوة أطارا من الشرعية الدولية على دخول السفن الخديوية العاملة في نقل البريد المصري الى الموانئ اليونانية ، ويرجع أن تسمية النشاط الملاحي في أعقاب العزيزية بمصلحة وإبورات البوستان الخديوية كان ضمن الخطوات التمهيدية لمحاولة الانضمام لذلك الاتحاد العمومي أو العام للبريد ، على أن هذه السفن كانت تقوم بنقل الركاب والبضائع الى جانب البريد ، ولكن بعد تسجيل ذلك لدى القنصل اليوناني في ميناء الشحن وتصريح رئيس ميناء الوصول في اليونان (١٤١) .

أما بالسبب لتوقيع المعاهدة الملاحية التي تكفل الإعفاء من رسوم الميناء والفنارات اليونانية ، فهذه جائف الإشارات تؤكد عدم انتمائها عمليا ، لانه في ١٣ ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ م ) جاءت المادة من مدير عموم مصلحة الوابورات لوكيل يريه بالتعليمات الخاصة بدفع المتأخر سداده من الرسوم في صبرا وبيري وان الخديوي أمر شفاها بعقد المعاهدة (١٤٢) ، وقام الوكيل بعرض ذلك على مدير عموم بوستان اليونان الذي عرض الأمر على ناظر الداخلية ، فكان الرد في ٣ ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ م ) بأن نظارة الداخلية في اليونان لم تصرح بالإعفاءات بناء على هذه المكاتبه ، وإنما تتم المخاطبة عن ذلك مع نظارة الخارجية ، وما يتم

(١٤٠) حضر المؤتمر ممثلا مصر « موسى بك » مدير عموم البوستان ، وكان ممثل الدولة العثمانية « ياقو أفندي ماقريدي » وممثلون عن أسبانيا - المانيا - النمسا والمجر - البلجيك - الدانيمرك - أمريكا - فرنسا - بريطانيا - اليونان - إيطاليا - لكسمبورج - النرويج - روسيا - الفلنك - البرتغال - رومانيا - الصرب - اسوج - اسويسجرا ، وانتخب حنفوب مصر ضمن قوسيين الاتحاد ، وتقرر ان يبدأ العمل بها من أول يوليو ١٨٧٥ ، وتجدد كل ثلاث سنوات .

و للعزيزه عن المعاهدة ونصوصها : فيليب جلاذ : مرجع سابق ، المجلد الخامس ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص : ٢٥٥ - ٢٧٤ .

(١٤١) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة وإبورات البوستان الخديوية ) : سجل ج/٢٧/٣ ج ٢ ، رقم ٣٨ بتاريخ ٢٧ ب ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ ) من توكيل يريه الى عموم المصلحة بالاسكندرية ، ص : ١٧٤ .

(١٤٢) - : رقم ٣٢ بتاريخ ١٣ ب ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ ) من توكيل يريه الى عموم بالاسكندرية ، ص : ١٧٣ .

في انتظار ذلك هو امساك حسابات مؤقتة بالسفن المصرية (١٤٣) ، ويرجع استمرار ذلك حتى نهاية عهد اسماعيل باشا .

ويكشف هذا العرض عن ثمة تردد في توقيع اتفاقية مع اليونان ، رغم أن الخطوط الملاحية ، قد سيرت اليها عام ١٨٧١ ، وقد جاءه الالتئام من وكيل سيرا في منتصف ١٨٧٢ يرجوه عقد اتفاقية لاعفاء سفن مصلحة الوابورات مما يعوق نشاطها اداريا ويؤثر على ايراداتها ماليا ، ومع ذلك لم يتم شيء ، ويرجع أن ذلك كان مرتبطا بالحالة السياسية التي كانت عليها علاقات الخديوى بالدولة العثمانية واليونان ، فهو كان قد قطع شوطا في توطيد أواصرها مع ملك اليونان ، ولكن الخديوى كانت تشهد علاقاته بالسلطان والباب العالي فتورا بعد فرمان ١٨٦٩ ، ولم تكن الدولة العثمانية قد نسيت سجنه قواته من كريت ، كما كان مرجحا في مصر بالكولونيل كورنيوس Coroneos القائد اليوناني للثورة الكريتية ، وبين نوازع الخلافات والترضية التي سادت علاقاته بالباب العالي ، قرر طرد زعماء ثورة كريت واستدعى قنصل اليونان وأبلغه بذلك وكان ذلك أحد أوجه تبرئة ساحته ، وأرسل ممثله ( ابراهام ) في مارس ١٨٧٠ الى الأستانة ، ووصلتها أيضا مدرعات مصرية هدية للسلطان ، غير أنه سرعان ما انقلب الأمر اثر تزايد الأزمة عام ١٨٧١ ، حين سرت اشاعات عن توجه الأسطول العثماني الى قناة السويس ، ورست سفنه مرات عديدة بالفعل في السويس يناير ١٨٧١ ولكن كان ذلك أثناء توجيهها الى اليمن ، وبين الشك ودسائس السياسة اشتد قلق الخديوى ، وأصدر أوامره ببعث تحصين خليج السويس والساحل الجنوبي لشبه جزيرة سيناء ، وأستبدلت اللغة التركية بالعربية في المصالح والدواوين الحكومية ، وجاءته النصائح بعقد معاهدة دفاعية هجومية مع اليونان والصرب ورومانيا (١٤٤) غير أن هذه الظروف لم تبق للنهابة اذ سرعان ما صدر فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ ، ٢٧ يونية ١٨٧٣ ، ولم توقع تلك المعاهدات .

في تلك الأثناء تم إلغاء مرور السفن التجارية المصرية بين الاسكندرية والأستانة وعطلت أعمال وكيلها مؤقتا واستؤنفت في فترة لاحقة ، وفي نفس الوقت تم استحداث مرور السفن الى الموانئ اليونانية وعين الوكلاء ومنهم محمد سعيد بك وكيل سيرا ، غير أن ظروف التوتر والتهدة التي سادت العلاقات المصرية العثمانية يرجع امتدادها الى الملاحه ، ومن ثم

---

(١٤٣) - : سجل م/٢٨/٣ ج ٣ ، رقم ٤٠ بتاريخ ٢ ش ( شبين ) ١٢٩٥ هـ  
( أغسطس ١٨٧٨ ) من وكيل بيرويه الى العموم بالاسكندرية ، ص : ٣ .  
(١٤٤) د . أحمد عبد الرحيم : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٤٥ - ١٦٣ .

بنت علامات التردد في صدور الأوامر الخديوية شفها وعدم التنفيذ الفعلي  
تحريريا ، عكس ما كانت تطلبه السلطات اليونانية من الوكيل الملاحي ،  
ومن ثم لم تمتد بتلك الأوامر الصفيوية وظلت الحالة مجرد السماح بدخول  
المواني اليونانية في إطار الحصول على الإذن القنصل وبما كفلته بعد ذلك  
اتفاقية برن في اتحاد البوستان العام .

يضاف الى ذلك أن اسماعيل باشا على الرغم من حصوله على حق عقد  
المعاهدات التجارية بموجب فرمانات وآخرها فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ .  
الا أنه قد وجدت ظروف حمت من امكانية عقد مثل هذه المعاهدات التي تكفل  
التعامل بالمثل ، من ذلك انه بعد عام ١٨٧٥ شملت السياسة المصرية فترة  
محفوفة بالمخاطر فالحديوي بعد أن باع حصة مصر في أسهم القناة (١٨٧٥) ، أي  
لم يكن يملك عليها عقد اتفاقيات ملاحية يترتب عليها أية إعفاءات ملاحية ،  
لأن ذلك كان من سلطة الشركة ذاتها ، ونفس الشيء بالنسبة لرسم ميناء  
الاسكندرية الذي وضع بالإضافة الى الجمارك المصرية تحت اشراف المراقبة  
الثانية بعد وصول صندوق الدين العمومي ١٨٧٦ ، حيث كانت لجنة  
المراقبة هي المسئولة عن ذلك ، باستثناء أحواض السفن التي امتلاكها  
مصلحة الوابورات الخديوية في الاسكندرية (\*) ، ومن ثم حالت هذه  
الظروف دون توقيع الاتفاقية بعد ذلك .

أما بالنسبة لهذا الوكيل محمد سعيد بك والذي أشرنا الى أن مهامه  
كانت ذات صلة بالشق السياسي ، فانه بالإضافة الى ما سبق ذكره عن  
اهتمامه بمقد اتفاقية مع حكومة اليونان ، فإن هذا الشق تبرزه عدة أمور :

**أولا :** لم يكن من مهام الوكيل الملاحي عقد الصفقات التجارية لحساب  
أشخاص ، وإنما ترغيبهم في استخدام السفن دون تدخل في الأثمان  
الا بما يسمح به عمله في تقدير أجرة « نولون » الشحن بالسفن على عكس  
ما قام به هذا الوكيل من الاشراف على « فساتل » شتلات العنب من ساقز  
وتسليمها لحسن أفندي ناظر البساتين لإرسالها الى راسد بك ناظر  
( الجنائن ) الحدائق الخديوية في ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ  
( فبراير ١٨٧٣ م ) ( ١٤٥ ) .

---

(★) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

(١٤٥) دار الوثائق القومية ( ديوان معية سنجة ) : محفظة ٤٨ معية تركي ، ترجمة  
مكانية رقم ٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ ( فبراير ١٨٧٣ ) من وكيل بواخر الشركة  
الخديوية ( محمد سعيد ) الى المعية كاتب الديوان الخديوي .

**ثانياً :** كان المتبع في المخططات الإدارية هو إخطار الوكيل المدير عموم مصلحة الوابورات بما يقوم به من أعمال وظيفية ويخطر المدير أو من يقوم مقامه جهات الاختصاص ، بينما كانت مخططات هذا الوكيل تتوجه في بعض الأحيان رأساً إلى المعية على غرار المكاتب السابقة الخاصة بالنصب ، أو مكاتبته إلى محمد شريف باشا بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ ( يولية ١٨٧٢ ) ( ١٤٦ ) التي التمس فيها ضرورة عقد اتفاقية مع حكومة اليونان ، وفي تلك الأثناء كان الخديوي في زيارة للأستانة منذ أواخر يولية ١٨٧٢ ( ١٤٧ ) ، وكان شريف باشا رئيساً للمجلس الخصوصي منذ عام ١٨٦٩ ، بالإضافة إلى أنه كان يقوم مقام الخديوي أثناء غيابه أحياناً ، ووصفه البعض بالرجل الثاني بعد الخديوي ( ١٤٨ ) .

**ثالثاً :** لم يسبق أن جاء من الوكلاء الملاحيين اقتراح بنفس هذا المستوى ، ونقصد به عقد اتفاق مع حكومة أجنبية ، وحين كان يتم ذلك الاقتراح فكان يجيء غالباً عن طريق المديرين العموميين .

إزاء ذلك يمكن القول بأن هذا الأمر لم يكن تخطياً إدارياً من الوكيل لرؤسائه ، لأن تعيين الوكيل في الخارج كان ينتقى شاغله من بين العناصر المؤهلة لذلك ، ونضيف علو مكانة الوكيل الملاحى لدى المعية أو بالأحرى الخديوي ، ومن ثم لم يعد هذا الوكيل وكيلاً عادياً يعنى بشئون السفن ، وإنما كان في مثل حالتنا هذه معنياً بشئون الحكومة في مجالاته ، ويرجح أن هذا الأمر كان من تأثير الخطوات التي أقدم عليها الخديوي لبلورة شخصيته كحاكم له مزايا استقلالية ، ومن ثم قيامه بمحاولة تعيين ممثلين تجاريين لدى الدول الأوروبية (\*) ، أي أصبح هذا الوكيل الملاحى وكيلاً تجارياً رغم علم ورود ذلك رسمياً ، وقد تكتمل هذه الصورة مع وكيل ميناء بربره في اليونان أيضاً .

---

( ١٤٦ ) - : مطبعة ٢٩ مية تركي ، ترجمة مكاتبة رقم ١٤٩/١٧٢ مرقى ، بتاريخ

٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ ( يولية ١٨٧٢ ) من شريف باشا إلى مهرداد الخديوي .

( ١٤٧ ) د : أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٧٢ .

( ١٤٨ ) طلعت اسماعيل علي ( د ) : مرجع سابق ، ص : ٢٥ ، ٤٤ ، ٤٥ .

(\*) كان اسماعيل باشا يسمى إلى تعيين قائمقام بالأعمال **Chargé d'Affaires**

لدى الدول وخاصة في أعقاب فرمان ١٨٧٢ بحجة أنه بدونهم سيكون تحت وطأة التفاسل ، ولذا طالب بإصدار فرمان بهذا الشأن في نوفمبر ١٨٧٤ ، ولم يوافق السلطان لأنه لم يكن يريد منح الخديوي امتيازات واسعة ، وحتى لا تطالب الصرب ورومانيا وغيرها بمثلها ، بيد أن الخديوي كان له مندوبون في باريس ولندن وفيينا وبرلين يصفى إليهم دون اعتراف رسمي بذلك . د : أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : من :

١٨٧ ، ١٨٦ .



## — مسيوه :

تأتى أهميته من كونه — جغرافيا — منفذ بحرى مباشر لليونان ، وقد اكتسبه ذلك أهمية تجارية ولذا كانت تقصده أولا السفن المتجهة فى أحد خطوطها من الاسكندرية الى الاسكافنة ، بيد أن انتظام المرور عليه أو تعيين وكيلها كان معاصرا ميناء نيرا ، مثلما كان وكيله معنيا بنفس الاجراءات والعماس توقيع اتفاقية بين الحكومتين المصرية واليونانية لازالة ما كان يعترض السفن من أمور ، وشبهه نفس الظروف التى حالت دون توقيمها حتى نهاية عهد اسماعيل (٥) .

أما بالنسبة للوكيل فقد تم تعيينه فى فترة مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، التى كانت تدفع الأجور بالإضافة الى ايجار مقر التوكيل وسائر المصروفات ، وكان من بين الوكلاء « أنطون بك فردريكو » وقد عين فى بدايات عام ١٨٧٦ ، واستمر الى أن رفت فى ٢١ ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( سبتمبر ١٨٧٨ م ) وعين بدلا منه فى ذات التاريخ « أسعد أفندى مكرم » ، ولكن سرعان ما أعيد للوكالة فى ٢٩ ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( سبتمبر ١٨٧٨ م ) ، واستمر أسعد أفندى معاون له ( ١٤٩ ) ، وبين هذه وتلك يمكن ملاحظة عدة أمور تؤكد المكانة المتميزة التى تمتع بها هذا الوكيل لدى الحكومة والخديوى ، والتى جعلته — مجازا — وكيلها ملاحيا فوق العادة .

كانت بداية ذلك مع توليه الوكالة مباشرة عندما قام بصرف « ١٥٦٠ قرش وكسود بقشيش الى بعض خدمة مصالح تلك الجهة مثل الجبرك والصحة والتلفراف والقنصلاتو وخلافهم » ( ١٥٠ ) ، ولم يكن ذلك متبعا أو من مهام الوكيل الملاحى ، وإذا ما تم فيكون بناء على تعليمات وتصريح الادارة بذلك ، ومنها عمولة السياسة التى كانت تتم بنسبة مئوية محدودة ، كما أن اكرامياته هذه قام بمنحها لجهات مسئولة ضمنها القنصلية ، وكان ذلك بالشيء غير المألوف فى عمل الوكلاء أيضا .

(٥) عقدت أول اتفاقية جبركية بين حكومتى مصر واليونان فى ٣ مارس ١٨٨٤ ، وقد نسجت على شاكلة الاتفاقية الثمانية الفرنسية ١٨٦١ بعض كذبات — للمزيد : أحمد الشربيشى السيد : مرجع سابق ، ص ٣٨١ ، ٣٨٢ .  
(١٤٩) دار الوثائق القومية ( خدمات — مصلحة وابورات البوستة الخديوية ) : سجل م/٢٨ ج ٣ وارد القروع ، من توكيل يرية الى عموم المصلحة رقم ٤٧ بتاريخ ٢١ من ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( سبتمبر ١٨٧٨ ) ص : ١٦٦ ، — رقم ٥٤ بتاريخ ٢٩ ن ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( سبتمبر ١٨٧٨ ) ، ص : ١٢٠ ، رقم ٥٦ بتاريخ ٤ ل ( شوال ) ١٢٩٥ هـ ( أكتوبر ١٨٧٨ ) ص : ٦٢٠ بخصوص ربيع أنطون بك فردريكو .  
(١٥٠) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ١٥٢٢ ، ١٥٢٣ .

على أن أكثر ما يلفت النظر ، أنه قيل دفاعا عن تلك الإلتفاقات بأنه فعل ذلك على غرار ما تفعله الشركات الأجنبية ، بيد أن ادارة مصلحة الواپورات لم تعتمد ذلك ، وقامت بقيده كمهمة يستأذن فيها الخديوى ، فكان الرد الذى تضمنه « الأمير الكريم » الصادر الى واپورات البوستة الخديوية بتاريخ ١١ ( صفر ) ١٢٩٥ هـ ( ١٨٧٨ م ) متضمنا أنه « ما دام البك أوضح أن ذلك من الضرورى صرفه سنويا ، لذا تمت الموافقة باعتماده على ميزانية المصلحة بأثر رجعى واعتماد مبلغ مائتى لعام ١٨٧٧ » ( ١٥١ ) .

ليس هذا فحسب ، وانما قام أنطون بك فردريكو فى نهايات ١٨٧٨ بالاستيلاء على مبلغ ٢٢٢٩ قرشا من إيرادات التوكيل نظير مصروفات اقامته بمصر واسكندرية ، ولن نتحدث عن مخالفة هذا الاجراء للنظم الادارية لأنه تم اقرار هذا المبلغ أيضا ، وانما لكونه فى تلك المدة كان مكلفا من قبل الحكومة بمرافقة موريس باشا وكيل مصلحة الليمانات والفنارات فى مأمورية بالبحر الأحمر ( ١٥٢ ) .

أما بالنسبة لرفته من الوكالة فى ١٨ سبتمبر ١٨٧٨ ، فقد تمت اعادته ثانية وكلا فى بيريه فى ٢٩ ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( ٢٦ سبتمبر ١٨٧٨ م ) أى بعد أقل من أسبوعين ، وقد أوضح التلغراف المرسل الى التوكيل من فردريكو باشا مفتش مصلحة الواپورات أن ذلك بناء على أمر نوبار باشا رئيس النظار ( ١٥٣ ) .

إذا هذه الأمور يمكن القول بأن بعض الوكلاء كانوا ذوى حظوة لدى الحكومة ، وأن سياسة « البقشيش » اتخذت غطاء رسميا من الخديوى ، وقد يقال فى حظوة هذا الوكيل بأنه كانت توجد صلة قرابة بمفتش الصحة النمساوى ، فردريكو باشا ، رغم أنه قول يفتقر الى دليل ، ولكن الأرجح أن ذلك كان اتساقا مع ظروف الفترة ، إذ أن هذا المفتش بلغ من النفوذ ما يمكنه من التأثير على مدير ( ناظر ) المصلحة وذلك حسبما يورده البعض ، فقد كان من أهم العناصر التى شجعت على استخدام الأجانب فى

---

( ١٥١ ) نفس المرجع والمصلحة .

( ١٥٢ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة واپورات البوستة الخديوية ) : سجل م/٢٩/٣ ، رقم ٩ بتاريخ ٢٣ يناير ( يناير ) ١٨٧٩ من اللاية الى ناظر المصلحة .  
 ( ١٥٣ ) - : م/٢٨/٣ ، ٣ ، رقم ٥٤ بتاريخ ٢٩ - ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( سبتمبر ١٨٧٨ ) ، ص : ١٢٠ - ، رقم ٥٦ بتاريخ ٤ ( شوال ) ١٢٩٥ هـ ( أول أكتوبر ١٨٧٨ ) - ص : ١٢٠ .

المصلحة (١٥٤) ، واتسق في ذلك مع طبيعة الفترة التي شهدت تزايد ملحوظا للمستولين الأجانب ، حتى أن الوزارة التي كان يرأسها نوبار باشا كانت تضم وزيرين أجنيين ، وفي تلك الأثناء علا شأن بعض الوكلاء نظير ما كانوا يشاركون فيه من مهام حكومية .

## — كورفو Courfo :

كانت تصلها السفن التجارية القادمة من البحر المتوسط عبر البحر الايوني صوب الادرياتيك حيث مينائي تريستا وفينتره ( فينسيا ) و « كورفو » عبارة عن جزيرة تقع بالقرب من السواحل الالبانية واليونانية، ويرجع أن ذلك قد أكسبها أهمية تجارية .

أما بالنسبة لورود اسمها في محاور نشاط السفن المصرية فقد ارتبط ذلك بافتتاح الشركة العزيرية خط ملاحى لها الى ايطاليا اثر قرار مجلس ادارتها بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ م ) ، وقد جاء في هذا القرار ان هذا الخط يستمر ستة أشهر يتم بعدها النظر في جدوى استمراره تبعا للايرادات (١٥٥) ، وبناء على ذلك فقد تم الاتفاق مع وكيل ملاحى بالعمولة ، ولكن لم يستمر هذا التوكيل طويلا لالغاء المرور عليه بعد ذلك لقلة الايرادات (١٥٦) .

وما دام قد جاء ذكر « كورفو » وبداية المرور اليها في مايو ١٨٦٩ ، نشير الى أن الخديوى اسماعيل قد زار هذه الجزيرة في نفس الفترة وقابل فيها « الملك جورج » ملك اليونان ، وقيل بأنها كانت مصادفة (١٥٧) ، ولكن يمكن القول بأن اختيار هذا التوقيت بالذات لانشاء توكيل كان من دوافعه الرئيسية مواكبة تلك الزيادة .

---

(١٥٤) د - أحمد عبد المتصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ ، وللمزيد راجع ما سبق تناوله عن ظروف ونظم الاستخدام في ادارة السفن وشئون الافراد .

(١٥٥) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٩/٧٨ ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار نمرة ٣٩ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ ) .

(١٥٦) - : مخططة حجب شرعية ، مكاتبات ادارية ٦١ - ١٨٨٤ ، خطاب بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ ( أول فبراير ١٨٧٠ ) من محمد شريف باشا ناظر الداخلية الى وكيل مجلس ادارة القومية بخصوص وكلاء خط ايطاليا .

(١٥٧) د - أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١١٦ ، وسيتناول المزيد في خطوط السبع « الفصل السابع » .

## — تريستة Trieste —

كان لتوكيلها نفس ظروف التوكيل الملاحي في كورفو اذ كانت القرارات تجمعها مما في نصوص واحدة وكان وكيلها بالعمولة ولم يرد اسمه أو أية تفاصيل أخرى ، غير أنه لوحظ وجود إبحار مؤقت لبعض سفن اليها من مصلحة الواپورات الخديوية مايو ١٨٧٦ ، ولكنها كانت مؤقتة لم تستلزم تعيين وكلاء (١٥٨) ، كما تجدر الإشارة الى أنه كانت تقوم هذه المصلحة بنقل البريد المصري اليها سواء كان ذلك بتخصيص « سفينة بوستة » أو بالاتفاق مع شركات الملاحة الأجنبية (١٥٩) .

## — فينتزيه ( فينسيا ) :

كان لتوكيلها نفس ظروف الفترة بالنسبة للتوكيلين السابقين من حيث التشغيل المؤقت الذى انتهى بالالفاء مع كون وكيلها بالعمولة ، هذا على الرغم من أن فينتزيه ( فينسيا ) تعتبر وريثة البندقية ذات الشهرة العريقة في التجارة البحرية ، ولكن يرجع أن نشاط الشركات الملاحية الأجنبية وخاصة روباتينو الايطالية كانت تستحوذ على غالبية النشاط ، ومن ثم لم توجد فرص عمل مناسبة للسفن المصرية في تلك الجهات ، حتى أنه تم تأجيل الفاء المرور عليها مؤقتا لنقل « التيازات » لزوم احتفالات الأوبرا والقناة بعد الاتفاق على ذلك مع درانيت بك مدير الأوبرا ، والذى المرور نهائيا اعتبارا من ٢٨ جنادى آخر ١٢٨٦ هـ ( ٥ أكتوبر ١٨٦٩ م ) ( ١٦٠ ) ، وبقي المرور عليها رهنا بالمهام المؤقتة أو المأموريات الخاصة .

## — انكونه Ancona :

من المحطات التجارية التى قررت الشركة العزيزية اختيار وكيل ملاحي بها فى شهر جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ ( أغسطس ١٨٦٩ م ) ( ١٦١ ) وكان ذلك لفترة مؤقتة لم تستمر طويلا شأنها فى ذلك شأن موانئ خط ايطالية البحرى .

- 
- (١٥٨) الوقائع المصرية : المجلد ٦٥٨ الخميس ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣/ ١٨ مايو ١٨٧٦ .
  - (١٥٩) للجوانب : المجلد ٥٨١ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٩ هـ/ ١٧ أبريل ١٨٧٢ .
  - (١٦٠) دار الوثائق القومية - خدمات - عزيزية ٢ : مسطرة قرارات مجلس الإدارة
  - ٦٧ - ٣٨٦٩ ، قرار ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ ( ١٧ أغسطس ١٨٦٩ ) .
  - (١٦١) نفسه .

## — برنديزي (٦) :

كانت له نفس ظروف موانئ الخط الايطالى ، بيد أنه وجهت بعض التفاصيل الخاصة بالوكيل الملاحي ، فقد اختير فى البداية منذ صفر ١٢٨٦ هـ ( مايو ١٨٦٨ م ) الخواجة فنسانولاجوسمان وكان فى نفس الوقت وكيلًا لمصالح أخرى منها السكك الحديدية فى برنديزي والشركة الملاحية الايطالية روباتينو وغيرها ، وقد جاء فى مكاتبة من « وكيل محافظة برنديزي » بتاريخ ٩ سبتمبر ١٨٦٩ أن هذا الوكيل لا يمكنه الاتفاق على سفن الشركة ، علاوة على ما جاء فى مكاتباته مع الشركة فى ارساله لتلغرافيا بمعلومات كانت خاطئة عن سفينتها الشرقية ، حيث ذكر أنها لم تبدأ رحلتها ، فى العودة الى الاسكندرية وفى انتظار تدبير احتياجات تلزمها بينما كانت قد قامت بالفعل ، وتكرار طلبه ارسال نقود كافية مع كل سفينة ، ولذلك قامت الشركة بالاتفاق مع شخص آخر بدلا منه يدعى « تيودور درازنيوس » وحسبما جاء فى تعريفه « من معتبرين تجار برنديزي » على أن يعمل وكيلًا بالعمولة شأنه شأن بقية وكلاء خط ايطاليا ، وكان ذلك بتاريخ ٢ جمادى الثاني ١٢٨٦ هـ ( سبتمبر ١٨٦٩ م ) ، وبناء على شهادة قنصل الدولة العثمانية فى نابولى (١٦٢) .

ومع ظروف الوكيلين تبرز عدة ملاحظات منها أن الوكيل الملاحي الذى يتم اختياره كان يجوز له العمل وكيلًا لجهات أخرى ، ثانيا : كان يتم الاستعانة بشهادة قنصل الدولة العثمانية فى بعض الحالات وخاصة موانئ الدولة الأجنبية ، ثالثا : وهذا هو الأهم أن الاشارة الى الأمور المالية تكشف عن عدم جدوى تشغيل السفن فى هذا الميناء ، لأنه لم تكن تتوافر ايرادات تكفى لتدبير احتياجات السفن ، فى الوقت ذاته كان الوكيل بالعمولة معنيا بما يتقاضاه ، لا أن يدفع اتفاقات يطالب بها الشركة بعد ذلك ، ويبدو أن عمولته لم تكن مجزية فى ضوء ما يتم شحنه ، ولذلك عامل سفن الشركة بعدم اكتراث .. ولذا تم استبدال أولهما .

وهنا نرجح أن اختيار أحد التجار وكيلًا لملاحيا يكون أجدى فى مثل هذه الحالات لكلا الطرفين ( الوكيل والشركة ) ، وذلك لامكانية وجود معاملات تجارية بينهما من خلال استخدامه السفن فى نقل تجارته ، ومن ثم

(\*) يذكر البعض أن العرب كانوا يكتبونها ابرندس وبالقلمية برند Brindes

وعند الرومانيين برندسيون أو برنديزيوم Brindisium, Brindisum

— أحمد زكى : مرجع سابق ، ص : ٧ .

(١٦٢) دهر الوثائق — عزيزية : صحيفة القراءات . — قرار مجلس إدارة العزيزية نمرة

٧٠/٨٥ بتاريخ ٢ جمادى الثاني ١٢٨٦ هـ ( ٨ سبتمبر ١٨٩٩ ) .

تغطية نسبة العمولة أو أية اتفاقات أخرى من خلال تسوية حسابات تلك المعاملات ، ولكن يبدو أن حالة تشغيل هذا الخط الملاحي لم تكن برمتها في صالح نشاط سفن العزيرية ، إذ جاء في مذكرة الجمعية العمومية التي قررت تصفية الشركة العزيرية وأيلولتها للحكومة بتاريخ ٢٠ ذي الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ م ، أنه كان ضمن أسباب خسارة الشركة زيادة مصروفات سفن خط إيطاليا عن إيراداتها ، ومن ثم قررت الناؤه (١٦٣) ، ولكن يبدو أنه أعيد ثانية في عهد مصلحة الوابورات الخديوية وذلك لوجود إشارة الى اتفاق هذه المصلحة مع سكة حديد برنديزي على مسائل خاصة بالنولونات فيما بينها (١٦٤) ، وتكن يبدو أن الرحلات اقتصر على برنديزي فقط .

## — لندن :

لم يكن توكيلها على شاكلة التوكيلات الأخرى ، وإنما كان ذا مهام مختلفة تنصرف في المقام الأول الى تدبير احتياجات البحرية التجارية المصرية عامة من مصانع وورش لندن وأسواقها ، وذلك لما اشتهرت به بريطانيا ( العظمى ) في عالم بناء السفن والتطور البخاري (١٦٥) ، ولذلك فمنما يتم ذكر وكيل لندن تقترب به أمور شراء السفن وأدواتها أو إصلاحاتها أو شراء الفحم والزيوت أو المتطلبات الأخرى ، بالإضافة لتوقيع عقود استخدام العمالة البحرية ، ومن ثم فقد كان يتم تعيين وكيلها من ذوي الخبرات المؤهلة لذلك ، ومن كانوا جديرين بالثقة في حسن التمثيل .

لم يكن عجيبا أن تستهل البحرية التجارية المصرية توجهاتها في عهد اسماعيل باشا بتعيين وكيل لها في لندن ، لأن هذه العاصمة كان لها من النفوذ السياسي والاقتصادي ما يكفل ذلك ، وتبعاً لظروف توجهات الباشا بتوقيع عقود بناء السفن في لندن زادت خصوصية تلك العلاقة ، وهو ما أشرنا اليه مراراً .

أما الوكيل الذي وقع عليه الاختيار فهو « المرآلى » عبد الحميد

---

(١٦٣) دار الوثائق القومية ( خدمات .. عزيرية ) : المظلة الأولى ( المؤسسين ) مذكرة الجمعية العمومية للمنظمة بديوان المحروسة في يوم الثلاثاء ٢٠ ذي الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ .

(١٦٤) - ( ديوانية ) : مظلة ٢٧ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٢٧/٣١٢ بتاريخ ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ ( يونيو ١٨٧٠ ) من نادر الجهادية والبحرية شاهين كنج ال المية .

(١٦٥) راجع ما سبق تناوله في فصل « إدارة البحرية التجارية المصرية » ، ولعل « سفن البحرية التجارية المصرية » .

وكان رئيس ميناء الاسكندرية ثم عمل وكيلاً للشركة المصرية في سباحة السفن بالسويس لمدة أيام ونقل الى كليوبل في ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( أول أغسطس ١٨٦٣ م ) وكان مرتبه الشهري حسب رتبته خمسة آلاف قرش ، ( ١٦٦ ) ، ثم قررت جمعية مؤسسى الشركة العزيرية في ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( ٢٤ مايو ١٨٦٤ ) تعيين وكيل لها في بحر برا ٠٠ بانجلترا وتكون اقامته بلوندره (٤) ، التى هى رأس الحكومة ، أو الجهات التى يقتضى الحال اقامته بها فى جهات انجلترا ٠٠ ( ١٦٧ ) .

ومع هذا التعيين وفي نفس القرار نطالع النص صراحة على أنه ليس وكيل الشركة العزيرية فقط ، وانما الحكومة المصرية ، وان كان يشار اليه على أنه وكيل الشركة العزيرية المصرية فى انجلترا *Agent in England to company Azeezeah Musriah* ، وقامت الشركة بارسال نسخة من القرار لكل من ناظر الخارجية ، ناظر المالية ، ناظر الواردات ، وجاء فى تذييل القرار الى ثلاثتهم « ليكون معلوما بطرفهم هامورية البنك المومى اليه لأجرى ما يلزم نحو لزومات المرى » ( ١٦٨ ) .

معنى ذلك أنه وجد تطور جوهري فى مهام ومكانة الوكيل ، فهو على الرغم من مزاوله مهامه تحت عنوان ومسمى الشركة العزيرية ، فانه كان وكيلاً للحكومة المصرية أيضا ، ولم يكن عجيبا صدور قرار ادارى هكذا عن مجلس ادارة الشركة الذى كان يضم عناصر بارزة من نظار الحكومة وكبار المسئولين فى المعية ، وأبرز هذا النص مدى التلازم الذى وجد بين نشاط الشركة وتوجهات الحكومة ، فالتوجه الى بريطانيا كان من أهم سياسات اسماعيل باشا فى تلك الفترة المبكرة ، وهى التى اتجهت اليها غالبية عقود توريد السفن ، وكان ذلك جزءا من لعبة التوازن السياسى ، وكان تعيين مندوبين تجاريين بالخارج أيضا من أهم طموحات باشا ، وازاء السياق الذى تم ذكره ، كان عبد الحميد بك أو بالأحرى بعضى وكلاء البحرية التجارية المصرية من أهم أولئك المندوبين .

---

(١٦٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومخططات ، مكاتبة بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) من عبد الحميد وكيل قومية مصرية فى كليوبل الى مدير الموم .

(\*) هكذا كانت تكتب أحيانا ولعلها تعميما عن العريضة .

(١٦٧) - المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية مؤسسين القومية العزيرية المصرية نمرة ٣٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) . ملادة الأولى والثانية .  
(١٦٨) نفسه ، البند الثالث ، التذييل .

وفي هذا المجال تجدر الإشارة الى أمرين :

**أولاً :** جاء في سياق القرار ذاته ما يتفق مع ما ذهبنا اليه وذلك بالنص على أن البك المذكور عليه مراعاة « مزيد من الدقة في تحديد المشتريات وكافة ما يتعلق بها ، وكافة ما يلزم للقومية المصرية من مهمات وفحومات وأصناف الميرى » وترسل اليه القوائم المطلوبة » .

أما بالنسبة لسكنه وانتقاله فقد أشير أيضا الى استئجار مكتب مستقل وفي أعلاه أماكن الإقامة له وللكتاب العربي ( الذى بيعته ) ، وتحمل الشركة الإيجار بجانب انتقالاته فى السكك الحديدية (١٦٩) .

**الأمر الثانى :** أن الكتاب العربى الذى كان يرافقه هو محمد سعيد ( بك ) ، وقد تفرس فى العمل بهذا التوكيل ذى المهام والظروف المتميزة ، وقد تم اختيار هذا الكتاب وكيل ملاحيا فى « سيرا اليونانية » بعد ذلك ، ومن سياق تناولنا للمهام التى كانت هى الأخرى خاصة بالبحرية التجارية والمعية ، يمكن القول بأنه كان أيضا مندوبا تجاريا للحكومة بجانب كونه وكيل ملاحيا ، وهذا يقودنا بالتالى الى اعتبار وكلاء آخرين كذلك ، وخاصة من الذين كان يتم ترشيحهم من البحرية التجارية واستخدامهم كعاملين بها ، ومن كانوا ذوى علاقة خاصة بالمعية ، ومنهم وكيل بديره ووكيل الاستانة .

ونعود الى وكيل لندن عبد الحميد بك فقد منح علاوة قدرها ١٠٠٠ قرش فى ٢ محرم ١٢٨١ هـ ( ٨ يونية ١٨٦٤ م ) ليصل مرتبه الى ٦٠٠٠ قرش ، ولكنه التمس الزيادة لمواجهة ظروف المعيشة فى لندن ، فأضيفت له علاوة ٢٠٠٠ قرش أخرى فى ٧ صفر ١٢٨١ هـ ( ١ يولية ١٨٦٤ م ) ليصبح المرتب الشهري ٨٠٠٠ قرش (١٧٠) ، علما ما تتحمله الشركة من أجرة انتقالاته بالسكك الحديدية البريطانية وإيجار مقر التوكيل ، وقد عاونه بجانب الكتاب عربى ، اثنان آخران أحدهما للغة الانجليزية والثانى للفرنسية .

---

(١٦٩) نفسه ، البند الثالث ، الرابع ، الحادى عشر ، وأما للقر فقد تم استئجاره من الخواجة هانز وشركاه فى لندن اعتبارا من أول أغسطس ١٨٦٤ ، وكان إيجاره السنوى ٩٠ ليرة ، ويدفع الإيجار مقدما عن كل ثلاثة أشهر .

— : مخططة مكاتبات إدارية محرم — ذى الحجة ١٢٨١ هـ ( ٦٣ — ١٨٦٥ ) ترجمة مكاتبة بين عبد الحميد بك وكيل القومية المصرية والخواجة هانز وشركاه بلندن ، ورد للمصوم بتاريخ ٢٧ سبتمبر ١٨٦٤ .

(١٧٠) دار الوثائق القومية ( خدمات — عزيزية ) : المخططة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٢١ بالدار ، نسخة ٣٧/٥٠ فى ٧ صفر ١٢٨١ هـ ( ١ يولية ١٨٦٤ ) قرار جمعية مؤسستى القومية المصرية المصرية .



وبإمكان المنتظر يتبين لنا زيادة مرتبه ٣٠٠٠ قرش في أقل من شهرين ، وهذا يوضح السمة التي لازمت الشركة في تلك الفترة ازاء طفرة النشاط الكبير للسفن وأرباح التجارة البحرية ، ولكنها توضح المكانة الكبير التي كانت توليها لوكيلها في لندن .

أما عن تفاصيل ما قام به ، فقد كان من أهمها قيامه بشراء السفن البخارية والصنادل والوإبورات وملحقاتها من الشركات البريطانية ، وشراء الفحم من كبار تجارها ، والإشراف على تصنيع بعض الآلات والأدوات البخارية ، وتدير ما تحتاجه البحرية التجارية المصرية من العمالة الانجليزية بالإضافة الى الملابس الصوف الخاصة بالمسافر وغير ذلك (١٧١) .

### — ليفربول :

ازاء تطور التجارة البحرية مع إنجلترا تم تعيين « الخواجه لورويك لوريا الموظف بتفتيش البوستان المصرية » معاوناً لوكيل لندن عبد الحميد بك في جهة ليفربول بمعية شهرى ٣٠٠٠ قرش وكان ذلك اعتباراً من ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ ( ٦ يونية ١٨٦٥ م ) (١٧٢) ، وقد بدأ هذا كتوكيل فرعى ، وبدأ عبد الحميد بك مسئولاً عن كافة الأمور التجارية في إنجلترا ، وكان لتوكيل ليفربول أهمية خاصة ازاء بروز مكانته كميناء تجارى هام ولقربه النسبى من مصانع مانشستر ، ولذلك كانت مهامه ملاحية في المقام الأول وتتمثل في استقبال السفن المصرية التي يتم التعاقد معها لنقل القطن والقمح والتجارات الأخرى ، والقيام على شئونها وتدير شحنها عند العودة (١٧٣) .

ولما كانت الشركة العزبية قد عانت في آخرياتها من سوء الحالة المالية ، لذا تم إلغاء وكالة عبد الحميد بك في لندن اعتباراً من ١٩ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨م) وقررت عودته بالأوراق والمفاتيح (١٧٤) ،

(١٧١) : - مطبعة قزوات مجلس ادارة العزبية ٦٣ - ١٨٦٧ . - قرار ٢٥  
بتاريخ ٢٢ ربيع آخر ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) . - قرار ٧/١٦ بتاريخ ٨ شعبان  
١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) .  
(١٧٢) : - قرار مجلس ادارة العزبية ٦٨/٦٧ بتاريخ ٢٥ محرم ١٢٨٢ هـ  
( يونية ١٨٦٥ ) .

(١٧٣) نفسه : قرار تاجر وابورات من العزبية لنقل قطن وقمح الى ليفربول .  
(١٧٤) : - ( خدمات - عزبية ) : مطبعة ملخصات ، توكيلات ونشاطات ، ترجمة  
مكتبة بتاريخ ١٩ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ ( سبتمبر ١٨٦٨ ) من مدير المصوم الى عبد الحميد  
بك وكيل القرمانية بلوندة بناء على قرار مجلس ادارة

ومن المفارقات أن الذي أصبح مسئولاً عن مهامه في لندن هو « لورويك لوريا » مرموسه في ليفربول من قبل ، وكانت العزيرية قد اتخذت قرارها في هذا الشأن بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ ( يونية ١٨٦٨ م ) ( ١٧٥ ) .

وإذا كانت ثمة دلالة لهذا القرار ، فإنه كان مؤشراً لما انتهت إليه الشركة وشهده النشاط مع قيام مصلحة وإبورات البوستة إزاء الاتجاه للاستعانة بالأجانب أكثر من ذي قبل ، وكان من أسباب ذلك زيادة مرتبات المصريين عن أقرانهم الأجانب ، وهو الذي لم يقتصر على قادة السفن آنفد وإنما امتدت آثاره في حالتنا هذه الى الوكلاء أيضا .

وفي هذا العرض يكون قد تم تناول توكيلات خطوط السفن المصرية في موانئ البحر المتوسط وما يتصل به من بحار ويلاحظ وجود كثافة نسبية لأعدادها ، وذلك نتيجة وجود الكثافة العمرانية والتطور الحضارى في تلك السواحل ، وازدهار التجارة البحرية بينها وبين مصر ( ١٧٦ ) ، مع ملاحظة وجود بعض جهات ورد ذكرها في الوثائق ومنها جزيرة لمنوس - واردة - خوجه بك - قره آغاج - أسبالونقة وبعض الجهات الأخرى ، ومع ذلك لم نغرد لها مبحثاً في هذا العرض وذلك لعدم وجود إشارات صريحة بوجود توكيلات في بعضها ، وإبحار السفن لفترات قصيرة نسبياً لبعضها الآخر ، ونفس الشيء بالنسبة لمسيليا وبرشلونة وبنجة .

ومما يمكن ملاحظته من العرض السابق ، أن التوكيلات قد كانت غالبيتها في الموانئ العثمانية ، وفي ولايات لها استقلالها الذاتي كبيروت ( لبنان ) وساموس ، وأما موانئ الولايات التي ليس لها مثل هذه الاستقلالية ، وكان ذلك من أثر التبعية السياسية للدولة صاحبة السيادة ، ليس من مجال الخضوع فقط ، وإنما كان ذلك بطبيعته يدعم الرضى العثماني لوجود سفن مصرية تشارك مع السفن الأجنبية في النشاط دون أفراد الأخيرة به - ومن منطلق المزايا حيث كانت تحكم أطر معاملاتهم القوانين الشاهانية التي تتبع في مصر - كما أن فرصة حصولهم على احتياجاتهم أيسر حالا في هذه الموانئ ومنها الإعفاءات الجمركية للمهام وأدوات السفن حسب فرمانات ( التاميس ) ، بالإضافة الى امكانية حصولهم على مقر التوكيلات والمخازن مجاناً من الميرى العثماني حسب امتيازات الفرمانات أيضا ، ولذلك نلاحظ تفوق أعداد الذين تم الاتفاق معهم كوكلاء من الأهالي

---

( ١٧٥ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦٧ -

١٨٦٩ ، قرار نمرة ٤٥ ( ٣٦٢٢٧ بالدار ) بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ ( يونية ١٨٦٨ ) .

( ١٧٦ ) راجع ما سبق تناوله في « إدارة السفن » .

والصالح - إذ كانوا مثل المصريين في عداة العثمانيين سواء كانوا  
أصليين أو من ذوى الرعية .

أما على صعيد الأثر والدلالات ، فقد كان وجود تركيل مصرى يرفع  
( سنخى ) راية المشروع الذى يمثلته يعنى وجود نقطة مضبوطة أو رمز  
حصارى يقف جنباً الى جنب مع المكاتب الأجنبية وهذا فى سائر التوكيلات ،  
ويمتد نفس الأثر الى أنهم كانوا بما يقومون به من توطيد العلاقة بأهالى  
وتجار مناطقهم يعملون بطريقة غير مباشرة على توطيد العلاقات المصرية بتلك  
الفئات الشعبية ، وقد وضع أثر ذلك فى ورود التلغرافات والالتماسات  
للجناب العالى ( الخديوى ) اذا ما عطل أو أوقف مرور السفن .

وفى الجوانب الاقتصادية فقد كان ذلك أهم واجباتهم لأنهم كانوا  
الركائز الأساسية لتدبير مشحونات السفن ، وبرزت أهميتهم فى هذه  
السواحل خاصة ازاء كثافة عمل شركات الملاحة الأجنبية ، وقد ساعدهم  
على نجاحهم فى ذلك حسن علاقاتهم ووجود العاطفة الشعبية المصرية  
العثمانية بالإضافة الى بعض التيسيرات كتخفيض النولون أو تقديم قروض  
للتجار ، ومع ذلك فلا يمكن القول يتفوق حجم منقولات السفن المصرية  
عن الأجنبية ، ولكن لم يكن الوكلاء بفردهم مسئولين عن ذلك ، إذ كانت  
هناك ظروف أقوى تتمثل فى تفوق حجم معاملات الدول الأجنبية مع كافة  
الموانئ العثمانية سواء فى مصر أو بقية الولايات ، ونفس الشيء بين تلك  
الدول وبعضها البعض ، وكانت لهم سفنهم ولديهم توكيلاتهم ، الأمر الذى  
جعل النجاح المصرى نسبياً يتفوق فى جانب ويخفق فى جانب آخر .

وعلى الرغم من الطبيعة التجارية للتوكيلات ، إلا أنها بدت فى بعض  
الاحيان جزءاً من السياسة فقد كانت تنشأ وتستمر أو تلغى تبعاً للحالة  
السياسية ( اليونان - كريت ) ، مثلما كان بعض الوكلاء ذوى صفة ازاء  
تطور مكانتهم لدى الخديوى وبرزهم كمنسوبيين تجاريين للحكومة ( لندن -  
سيرا ) ، وعامة فقد بدت بعض التوكيلات ذات أهمية فى اكسال حلقات  
الطواحي المصرية ليس على صعيد الشركات الملاحية ومشروعاتها فحسب ،  
وانما الخديوى ذاته ، وهو ما شهدناه على سبيل المثال فى الاستانة ، وقد  
تضح هذه الصورة بتناولنا توكيلات سواحل البحر الأحمر ، بما تضيفه  
من أبعاد أخرى لمهام الوكلاء .

## ثانياً : توكيلات سواحل البحر الأحمر :-

كانت هذه التوكيلات تبدأ من السويس وامتدت الى السواحل المجازية  
واليمنية والسودانية وعلى هذا الأساس بدت كنقاط ملاحية هامة تؤدى

أعمالها في إطار خدمة النشاط البحري في البحر الأحمر ، وكانت تلك التوكيلات كما يل :

### — السويس :

تبعا لما سبقت إليه الإشارة عن أهمية السويس في ظروف قيام النشاط البحري ، بدت أهمية وجود توكيل ملاحي بها يقوم على شئون السفن باعتباره محطة بداية لنشاط السفن المصرية في البحر الأحمر ونافذة هامة من منافذ التجارة البحرية نظرا لارتباطه بالظهر في مصر عبر شبكات الطرق والسكك الحديدية ، وعلى صعيد ابحار الرحلات البحرية فقد بدأ كتوكيل يلبي احتياجات السفن وبما يفي بأغراض الحكومة ومهامها المختلفة في البحر الأحمر من محل الحج إلى المهام السياسية التي كانت تقوم بها السفن التجارية ، وبين هذه وتلك اجراءات النقل للبضائع والركاب والمسافرين بالإضافة إلى تدبير شئون أفراد وأطقم السفن وسكنى عائلات الأفراد والحجاج وماكلهم ومشربهم وغير ذلك من المهام .

وقد برز الاهتمام بأمور السفن في السويس منذ الارحاضات الأولى في عهد محمد سعيد باشا مع قيام شركة وابورات البحر الأحمر أو وابورات السويس واستمر كذلك طيلة فترة الدراسة ، وعبر تلك الفترة تباينت مهام الوكيل في كل فترة تبعا لكثافة وحجم نشاط السفن التجارية ومتطلباتها ونوعيات المهام ، وفي مطلع عهد محمد سعيد باشا صدرت أوامره منذ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ ( أكتوبر ١٨٥٦ م ) إلى محافظ السويس بشأن متابعة مصاريف ونظم سير السفن بين مصر وجدة ( ١٧٧ ) .

ولما كان هذا الأمر قد صدر في الارحاضة الأولى وعلى هذه الصورة ، من ثم يمكن القول بأن أعمال السويس لم تكن قائمة بمعزل عن الحكومة ، وإنما من خلال اشراف ممثلها « محافظ السويس » ، ومع قيام الشركة المجيدية كان من الضروري وجود وكيل ملاحي يمثلها خاصة في ظل وجود منافسة من شركات الملاحة الانجليزية ، ومنذئذ يتم تناوتا للوكلاء الذين تم استخدامهم وظروف كل منهم ، على أن هناك ملاحظة ينبغي الإشارة إليها ، وهي أن وكلاء السويس كانوا دوما معينين ولم يكونوا بالمعمولة ، كما كان يطلق على السويس « توكيل مخصوص » تمييزا لمكانته وأهميته .

ففي عهد الشركة المجيدية وقبل حدوث التعريب كان وكيل السويس شخصا أجنبيا يدعى « داسي » واستمر حتى منتصف ١٨٥٩ ، وتكشف

---

( ١٧٧ ) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ١٨٨٨ أواخر غربي ، أمر كريم رقم ٨ بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٩٣ هـ ، ( أكتوبر ١٨٥٦ ) ، في محافظ السويس ، ج ١ ، ص ١٠ .

الوثائق عن أنه كان معنيا بمسور خلاخية أخرى بجانب عمله بالتوكيل ، وقام أثناء ذلك بشراء مستلزمات واصناف مختلفة من الشركة الانجليزية O & P ببلغت اثباتها ٧ بنسائه ٣ شلنات و ١٣٣ بنيتها الجلفيزيا ، وذلك لحسابه الخاص ، ولم يتم بطلح قبيلتها ، ويبدو أنه كان يجري تلك الأمور الخاصة بصفته وكيلًا للمجيدية ، أو أنه ترك العمل بها ، أو اضطرت الشركة الى دفعه وورثت عنه تلك الديون التي لم يجد فيها الدفاع بأنها خاصة بالوكيل وليس الشركة ، ولم يكن عنها في النهاية سوى الرضوخ ودفع القصة للشركة الانجليزية O & P في ١٠ يولية ١٨٦١ ( ١٧٨ ) ، لتسجل هذه الواقعة نموذجًا لما ساء الادارة الأجنبية آنشد ، اذ كان مديرها أثناء تولية هذا الوكيل « ادوار ديرفيو » ، وليبعد هذا النموذج الى الأذهان ذكرى نهب أموال مصر من الانتهازين الأجانب ، وضيغ سببا لخسائر المجيدية .

على كل فقد تولى الوكالة من بعده شخص آخر من المصريين هو « حسن أفندي السرعان » ولكن سرعان ما تم تغييره هو الآخر وحل بدلا منه بتاريخ ٢ ( صفر ) ١٢٧٦ هـ ( ٣١ أغسطس ١٨٥٩ م ) « حسن قبودان أحد مستخدمي مجلس الاسكندرية الملي » ، وقد استمر عمله قرابة السامين وشهد نشاطا ملحوظا منه الاشراف على نقل قوات عثمانية الى البحر الأحمر ، وتهيئة سفن لكبار الزوار المسلمين أثناء موسم الحج وان كان قد تعرض لبعض المشاكل مع « ميرزا علي خان من القوات الإيرانية » ( وزير ) ، وعلى أثرها « باشه شهنديرة ايران بالمحروسة » (\*) وذلك للاختلاف مع الوزير والحجاج على بيان الدرجات وتفصيل اجرة الركوب ، بالإضافة الى اذنه بسفر بعض المسكرين الفرنسيين بنصف الاجرة أسوة بالعساكر الشاهانية ، وكان هذا مخالفا لتصوص الفرمان التي قصرت ذلك على العثمانيين والمصريين بطبيعة الحال ، وكانت هذه الأحداث في ذي القعدة ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ م ) ( ١٨٠ ) .

- 
- ( ١٧٨ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٩ ، بدون رقم بتاريخ ١٠ يولية ١٨٦١ من المدير الى الخواجة وست وكيل القومية الشرقية ، ص : ٢٤١ .  
 - سجل م/٣/٣ ، بدون رقم بتاريخ ٢ محرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ ) من المدير الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٢١٧ .  
 ( ١٧٩ ) راجع ما سبق تناوله في « الادارة الصومية - ديوان القصور » -  
 (\*) الى تفصيل عام ايران .  
 ( ١٨٠ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٨ ، رقم ٦ في ٢٤ ل ( شوال ) ١٢٧٦ هـ ( مايو ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٦ .  
 - سجل م/١/٣ ، رقم ٣٨٦ بتاريخ ١٢ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ ( مايو ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤١٦ .

ويبدو من ذلك عدم استيعاب هذا الوكيل لنظم الشركة وتعليماتها .  
 وإن المجيدية حتى تلك الفترة كانت تقتفى إلى كوادو تجيد أعمال الوكالة .  
 وإن مثل هذه الأمور هي التي عصفت به بعيدا عن الوكالة بعد ذلك ،  
 وتولاها « يعقوب أفندي » في أوائل ١٢٧٨ هـ ( ١٨٦١ م ) ( ١٨١ ) ،  
 وقد استمر بعد ذلك في مصلحة الوابورات الميرية ، وعاصر انشاء أحواض  
 اصلاح السفن بالسويس ، كذلك كانت تسلم له مفاتيح التوكيلات التي يتم  
 أغلقها في الموانئ السودانية ، وقام بدور هام في استثمارية نشاط السفن  
 القليلة التي بقيت من المجيدية في ملاحه البحر الأحمر لحساب المصلحة  
 الميرية ، وبدا الوكيل الملاحي الوحيد في مصر بعد تعطيل دور سفن البحر  
 المتوسط والفاء توكيل الاسكندرية لبعض الوقت في أخريات عهد سعيد  
 باشا ، وفي تلك الأثناء كان يقوم بأمور سفن البحر الأحمر من محاسبة  
 وصرف مرتبات وتوفير الماكل والمشرب بالإضافة إلى المهام التجارية ، ومتابعة  
 المستندات الخاصة بالسفن واطار الإدارة ، مثلما كان يشرف على ارسال  
 الفخائر والأسلحة إلى القلاع الحجازية وقيام السفن الخاصة للفنانات ( ١٨٢ )  
 وبعض المهام الأخرى في السواحل الأفريقية ، وهو ما تزايد بعد ذلك في  
 عهد اسماعيل باشا .

وعلى الرغم من استمرار هذا الوكيل في عمله إلا أن قلة عدد السفن  
 المصرية في أخريات عهد سعيد باشا كانت مؤشرا للتقهقر العام في النشاط  
 البحري ، وامتد أثر ذلك إلى ما هو أشبه بالمفارقة العجيبة عندما تنازل  
 مجلس إدارة المجيدية عن مقر توكيل السويس الذي كان عبارة عن « عمارة  
 وعدة مخازن » للشركة الفرنسية المساجيري بناء على أوامر الحكومة ،  
 وذلك للاستفادة من امكانياته في انجاز الأعمال الخاصة ببناء حوض السفن -  
 وكان ذلك بحضور نوبار بك وكيل مجلس الإدارة مثلا للشركة مع محافظ  
 السويس - على أن يكون ذلك لمدة ثلاث سنوات تعود بعدها ممتلكات الشركة  
 للميري مثلما عادت إليه سفنها وكامل الموجودات ، وعند استمرار العمل  
 في مصلحة الوابورات الميرية تمت مزاوله أعمال الوكيل من خلال مكتب  
 آخر فرعى ( ١٨٣ ) ، وظل هذا التوكيل هو آخر ما بقي من التوكيلات

---

( ١٨١ ) - : سجل م/٢/٣ ، رقم ٢٤ بتاريخ ٢١ د ( ربيع الثاني ) ١٢٧٨ هـ  
 ( أكتوبر ١٨٦١ ) من المدير إلى يعقوب أفندي وكيل السويس ، ص : ٢٢٥ .

( ١٨٢ ) - : سجل م/١/٦/٥ ، بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ( فبراير ١٨٦٣ ) من مدير  
 واپورات ميرية إلى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٢٥ .

( ١٨٣ ) - : سجل م/١/٦/١٠ صادر ، رقم ١٤ في ٨ شوال ١٢٧٨ هـ ( أبريل ١٨٦٣ )  
 من مدير الوابورات إلى محافظ السويس ، ص : ٣٣ .

المصرية بعد أن سبق الفيلد توكيل الاسكندرية وظل كآخر رمز للنشاط مع ما بقي من بضعة السفن التي يختمها ، وإن كان ذلك المشروع الوليد أفاد كثيرا النشاط البحري بعد اتساعه في عهد اسماعيل وكان فاتحة لمشروعات ملابية أخرى أكثر فائدة ، وقد سبق الإشارة لذلك في ظروف قيام النشاط .

ومع بداية عهد اسماعيل باشا واتساع مجالات البحرية تبوأ توكيل السويس مكانة تليق به ، واشترطت جمعية مؤسسين الشركات المصرية في سياحة السفن البخارية أن يكون وكيل السويس من المؤهلين المشهورين بالمعارف والأموال البحرية واختارت في البداية « عبد الله باشا » وكان قد ظهر اسمه في آفاق العمل منذ فترة مبكرة في شركة وابوزات السويس ، ولم يوافق على العمل فعينت بدلا منه « مصطفى ريالة » وأعفى هو الآخر فعين بدلا منه وكيل الأشغال المصرية بجمعه سابقا « البكبكاشي على أفندي شهاب » ، ثم نقل الى جمعه فحل بدلا منه ( عبد الحميد بك ) ( ١٨٤ ) ، ولكنه لم يستمر طويلا لنقله الى جهات أخرى وأعيد على أفندي شهاب ، على أنه تم الاستفادة من خبرات يعقوب أفندي كعمالون ثم نقل الى توكيل الاسكندرية وبقى الى بكباشي .

وما يهنا في هذا الجانب هو أن الشركة كانت في طور التأسيس ومن ثم كانت تحلث مثل هذه التبدلات السريعة خاصة أن قيامها جاء في أعقاب تجربة المجيدية المروية ، ولكن وود مثل هذه الأسماء يعكس وجود كفاهات مصرية ، وعلى كل فقد وضع اهتمام الشركة بالتوكيل وقامت بترتيب عمالته التي كانت أعمدها نحو ١٦ فردا يشملون الوكيل ، معاون برتبة صاغقول أغاسي ، كاتب للتذاكر والمنافسات ، صراف ، ومختص بتشغيل آلات المياه ، قباني للأوزان والمكاييل ، كتبة ، خفراء للحراسة وعماله معاونة ( سعاة ) . بالإضافة الى أنفار بحرية لتشغيل الفلوكات واجراءات الشحن والتفريغ ( ١٨٥ ) ، وكانت الشركة تهدف من هذا الترتيب تلبية التطور التجاري الذي كانت تشهده الفترة آنذ ، وعلى أساس أنه جزء من الطموح المنشود في مستقبل العمل الملاحي ، وكانت مثل تلك الخطوات إحدى سمات الطموح المصري عامة الذي لازم عهد اسماعيل باشا.

---

( ١٨٤ ) - ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ( ١٥ يولية ١٨٦٣ ) ، - قرار جمعية القومانية نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ ( ٢٧ يولية ١٨٦٣ ) - قرار القومانية المصرية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( ١١ أغسطس ١٨٦٣ ) .

٠ المصدر نفسه .

ولذلك زاد حجم عمالة هذا التوكيل في عهد الشركة الى أن بلغ ٥٧ فرداً بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٥ يولية ١٨٦٨ ) ، وكان التوكيل آنذاك المرحوم ( عيسى ) مصطفى بك أنور ، الذى حتى بعد نقل على أفسدى شهاب الى جده ( ١٨٦٦ ) ، ثم خلفه بعد ذلك محمد سعيد بك بعد عودته من لندن التى كان معاوناً لوكيلها ، واستمر الى أن عين فى سيرا باليونان ، ومضى توكيل السويس فى أهميته هذه بعد افتتاح قناة السويس وحتى يمكنه نبوا مكانته الخاصة فى ظل تزايد التوكيلات الأجنبية ، واستمر كذلك بعد التحول الى مصلحة وابورات البوطة الخديوية حتى أنه كان يشرف على الحوض العائم الذى ضم للمصلحة منذ عام ١٨٧٥ ( ١٨٧ ) ، وقد أشارت الوثائق الى أن وكيل السويس كان يتحفظ على مفاتيح التوكيلات التى يتم اغلاقها فى الممتلكات المصرية ، مثلما كان مرجعاً لكافة توكيلات البحرية المصرية فى سواحل البحر الأحمر فيما يتعلق بنظم التولون وتقدير فوائدها ( ١٨٨ ) ، حيث أعطاه اتصاله المباشر بدويان الصوم ميزة خاصة فى هذا الجانب بالإضافة الى خبرات من كان يتولى مسئوليته :

#### — القصير :

على الرغم من اعتباره جغرافياً ثانى ميناء مصرى على ساحل البحر الأحمر فى فترة البحث إلا أن دوره الملاحي وتعدد السفن عليه لم يكن يلزمه تعيين وكيل ملاحي ( ١٨٩ ) ، وكان يتم التعاون بين قبودانات السفن والسلطات المحلية فى الرحلات البحرية القليلة .

#### — ينبع :

ارتبطت أهميته كميناء بحرى بومس الحج حيث توجد بالقرب منه المدينة المنورة ، ولذلك اقترنت مهام التوكيل الملاحي بهذا الموسم أيضاً فى غالبية فترات العواصة ، وفى حالة عدم وجود وكيل كانت تتم مخاطبة المسئولين المحليين فى ينبع ليقومون بالإشراف على الشئون الملاحية الخاصة

( ١٨٦ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة الوابورات ١٨٦٨/١٨٦٩ ، كشوف عن بيان ماغيات ومستخدمين فروع القومية العزيرية المصرية .

( ١٨٧ ) د - أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية ، ص : ١٥٢ ، د - أحمد عبد المصطفى محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

( ١٨٨ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة الوابورات ) : سجل م/١/٣٠ وأريد للصوم ، رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ من توكيل مصلحة الوابورات الخديوية فى جدة الى المدير .

( ١٨٩ ) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام النشاط .



بالنشاط المصري ، وقد برزت أهمية ينبع للسفن المصرية على وجه الخصوص عند تحول موكب « المحلل » الى الطريق البحري عام ١٨٦٣ ، ولما قامت الشركة المجددية بإنشاء توكيل بها عام ١٢٧٧ هـ ( ١٨٦١/٦٠ م ) وكان وكيلها رحى قبودان وذلك اعتبارا من غاية صفر ١٢٧٧ م ( سبتمبر ١٨٦٠ م ) أثناء عودة الحجاج حيث كانت تنتهي الرحلة المقدسة بزيارة المسجد النبوي في المدينة المنورة والعودة البحرية الى بلادهم من ينبع ، وكان يصاونه أحد الكتبة وصراف وقباني وخفير ( حارس ) ، وكان يتم اخطار وكيل جده بتلك التعيينات لكي يتم التعاون فيما بينهما (١٩٠).

أما في حالة انتهاء أعمال التوكيل بعد موسم الحج ، فقد كان يتم إخطار محافظ ينبع للاحاطة علما بهمام السفن لاشرافه على شئونها ، وذلك اذا ما وصلت مهام تستلزم إبحار السفن اليها ، واذا رأى أن الحالة تستلزم وجود كتبة هؤلاء كانت تصرف لهم عمولة ثلاثة قروش عن كل مائة قرش ، ويتم اختيارهم بعرفته ويتم الاسترشاد بالنظم والتعليمات المرسلة لتوكيل جده (١٩١) .

ومن الوكلاء الذين جاء ذكرهم كموفدين من الشركات الى ينبع « أوهان أفندي نجل حككيان بك » من مصلحة الواجرات الميرية في أخريات عهد محمد سعيد باشا ، وقد أشير لوكالته بأنها « مأمورية تشهيل الحجاج » وقد عاصرت مهمته فترة نهاية المصلحة الميرية وقيام الشركة المصرية في سباحة السفن أوائل عهد اسماعيل باشا (١٩٢) ، وفي نفس الاطار المؤقت عينت العزيزية « سرحان قبودان » يصاونه كاتبين أحدهما منتدب من توكيل السويس والآخر من ديوان العموم بالإضافة الى معاون وصراف (١٩٣) .

(١٩٠) دار الوثائق القومية ( غصنات - مجددية ) : سجل م/٣/٤ ص ٦٨ بتاريخ غاية ص ( صيفي ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى توكيل جده ، ص : ٥٠ ، - سجل م/٣/٦ ، رقم ٦٨ تاريخه من مدير مجددية الى حسن قبودان وكيل جده ، ص : ٢٠٣ .

(١٩١) - سجل م/١/٦ ، رقم ٢٥٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ ( يناير ١٨٦٢ ) من المدير الى سعادة خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٦٥ ، - سجل م/٤/٣/٦ ، رقم ٥٠٨ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٧٩ هـ ( يولية ١٨٦٢ ) من مدير الواجرات الميرية الى محافظ ينبع ، ص : ٦٨ .

(١٩٢) - ( ديوان محبة ) : مكرر ٥٢٦ أوامر قسم ثاني . إمر كريم رقم ٦٤٢ بتاريخ ٤ ذي القعدة ١٢٧٩ هـ ( أبريل ١٨٦٢ ) الى عبد الله باشا وكيل وإيورات البحر الأحمر ، ص : ٧٧ .

- ( عزيزية ) : محفلة مكاتبات ادارية ٦٥ - ١٨٦٧ . مكتابة بتاريخين الاثنين ٢٨ محرم ١٢٨٣ هـ ( مايو ١٨٦٦ ) من وكيل ديوان الداخلية الى وكيل عموم القومانية المزيرية . (١٩٣) - : المحفلة الأولى ، للثف الأول ، قرار جمعية القومانية -العزيزية ، لمره ٣ بتاريخ ١٦ ذي الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٤ ) : .

وللشركة ذاتها في فترة لاحقة « الصالحون أغاى محمد صدقي أفندي » (١٩٤) ، وهكذا إذ لم يكن هناك شخص بعينه يشغل الوكالة كل عام ، وإنما كان يتم إرسال آخرين كل موسم حج ، مثلما قامت أيضا بتعيينه وكلاء فرعيين في المدينة المنورة أبان الموسم ذاته ، وهو ما استمر بعد ذلك في مصلحة وإبورات الجوسسة الخديوية وفق الأطر ذاتها طيلة فترة الدراسة (١٩٥) .

وإذا كان توكيل ينبع موسميا فقط ، فإن تلك الموسمية كانت ذات أهمية خاصة ، لأنها كانت في وقت ذروة انتقال الركاب المسلمين الذين كانوا يفضلون الانتقال بالسفن المصرية المارة بموانئهم في بلادها ، وقد شاهدنا حين الحديث عن طاقم السفينة أن البحرية التجارية كانت تعنى بوجود أئمة لإقامة المناسك الدينية ، بالإضافة إلى الرابطة الدينية الممنوية التي كانت تربط مصر بالحرمين الشريفين ، وقد كان موكب حجيجها من أكبر الموكب سواء كان ذلك تبعا للمحمل أو الحجاج المصريين أو أولئك القادمين من شمال وغرب أفريقيا والذين كان يتم إبحارهم من الموانئ المصرية ثم يعودون إليها ، علاوة على ذلك فلم يكن إبحار السفن الأجنبية إلى ينبع في مثل هذه الظروف يقابل بالترحيب ، وكان الاتجاه القالب للسفن المصرية والإسلامية ، حتى أن وكيل ينبع حين يرسل الركاب إلى توكيل السويس ، كان يقوم هذا الأخير بمخاطبة الإدارة ليتم إبحار سفن خاصة لمن لا تصل السفن إلى موانئهم بانتظام أو يتم استئجار سفن أجنبية من خلالها (١٩٦) ، وعلى هذا الأساس كانت تصدر التعليمات للوكيل بحسن معاملة الحجاج ، حتى أن الوكيل كان يقترون بهم كمأمور لشئونهم ، ولا شك فقد كانت آثار ذلك أبعد مدى في تعميق الإحساس بوجود نشاط مصري بحري هام للمسلمين في ربوع سلطنة حامي الحرمين ، بالإضافة بطبيعة الحال إلى وجود موسم متميز لنشاط السفن المصرية .

#### — جملته :

يشترك توكيل جملته مع ينبع في الأهمية الموسمية للحج لقربه من مكة المكرمة ، ومن ثم كانت له نفس الأبعاد في النتائج المترتبة على هذه الجزئية بالنسبة لاتساع نشاطه ، إذ كانت جملته ميناء بحري هام في تلك الفترة ، وكانت تشهد منافسة السفن مثلما كانت ملتقى الوكلاء والقناصل

(١٩٤) - : محفوظة قرارات مجلس الإدارة ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار المجلس نمرة ٢٤/٢٧ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٣ هـ ( مارس ١٨٦٧ ) .  
(١٩٥) الوقائع المصرية : المجلد ٧٩٦ بتاريخ الأحد ١١ صفر ١٢٩٦ هـ / ٢ فبراير ١٨٧٩ -  
(١٩٦) سيتم تناول ذلك في الفصل اللاحق .

في عالم الملاحة والتجارة ، وملتقى المحرسة القاهرة وبغداد في بلاد السلطان في عالم السياسة بعد مضي عهد محمد علي ، فقد كانت جده مركز « ولاية الجيش » ثم ايلة جده التي تشرف على ايرادات جبركي سواكن ومصوع ، وجاءت اسماعيل باشا الفرصة ، فبعد أن كانت مسألة امدادها بما تحتاجه قد أوكلت الى بغداد ، استمرت مصر قبل عهد ترسل ما تراه واجبا عليها لجده والحجاز من غلال أو مرتبات ، الى أن أعيد رسميا أمر تلبية احتياجاتها - بعد تقصير بغداد - الى مصر بعد موافقة السلطان ، وأصبحت مصر تلبى احتياجات الحجاز مقابل خصم ربح الويركو السنوي ( ٢٠٠٠٠ كيسة من ٨٠٠٠٠ كيسة ) ، وقد ارتفع هذا الويركو الى ١٥٠٠٠٠ كيسة مقابل تغيير فرمان الوراثة لاسماعيل باشا ، الصادر في ١٢ محرم ١٢٨٣ هـ / ٢٧ مايو ١٨٦٦ ، ومن ثم جاء وكيل الأشغال المصرية ، مثلما كان مأمور الصرة وناظر التكية (١٩٧) ، وان كانت قد اصطلمت بعدئذ المصالح عند طلب مصر ضم مينائي سواكن ومصوع ، لاشراف جده على ايراد جبركيهما الذي كان يغطي جزأ من نفقات الحجاز ، وانتهى الأمر بصلور فرمان السلطان في أواسط شهر ذي الحجة ١٢٨١ هـ ( مايو ١٨٦٥ ) بأحالة المنياتين الى الادارة المصرية على أن يؤدي ايرادها ٧٥٠٠ كيسة الى خزانة جده (١٩٨) .

وعبر هذه المسيرة وضع أن جده كانت قبله الاهتمام سواء في الاطار الديني حيث مكة المكرمة أو الاطار غير الرسمي فيما كانت تقوم به من واجبات أو الاطار الرسمي بعد الاتفاق بشأن أمورهما مع السلطان ، وكانت البحرية التجارية مشروع مصر الذي كان عليه القيام بدور في ذلك الاهتمام ، ولذا لم يكن دور توكيلها قاصرا على شئون السفن على غرار مهام التوكيل العادي وانما تعداها الى الاهتمام بالتطوير الملاحي للميناء ، ولم يكن مقر التوكيل مؤجرا وانما مشيئا مملوكا ، ولم يأت ذلك دفعة واحدة وانما عبر فترة من الدواسة .

ففي عهد الشركة المجيدة وقبل حركة تعريبها كان وكيلها الذي عين في جده شخصا اجنبيا يدعى «الحواجه بولان» ويبدو أن ادارتها الاجنبية لم تكن تهتم بمثل هذه الأمور ، أو ربما كان ذلك سمة من سمات سياسة محمد سعيد باشا آنذ ، حين كان يشجع الأجانب ، وكان هؤلاء يشجعون بعضهم البعض ، ثم خلفه « حسن قبودان » اعتبارا من بدايات شهر المحرم

(١٩٧) د. شوقي الجمل : سياسة مصر في البحر الأحمر ، ص - ص : ٣٦١ - ٣٦٥ ،

والكيسة = ٥٠٠ قرني هجرييا .

(١٩٨) نفسه ، ص : ٤٨ .

١٢٧٧ هـ ( يولية ١٨٦٠ ) ( ١٩٩ ) واستمر بها حتى منتصف ١٢٧٨ هـ  
( ١٨٦٢/٦١ )

وفي عهده أقيمت اذارة المجيدية ( بعد التعريب أو بالأحرى  
التبصير ) على اتخاذ خطوات هامة لخدمة الركاب الحجاج بناء على مكاتباته  
منها قيام الشركة باستئجار « القطاير » (٥) التي توصلهم بالسفن عند  
تغذر رسوها بمرفئ الميناء ، وكان المتبع في فترة وكالة سلفه أن الحجاج  
هم الذين كانوا يقومون بذلك من خلال تعاونهم مع الأهالي أصحاب الأطاير ،  
ولم يكن هذا الأمر بالشئ غير الهام في عمل الوكيل وخلفته الركاب ،  
لأنه في هذه الحالة كان مسئولاً عن شئونهم بمجرد تحرير المستندات  
الخاصة بهم الى حين تسليمهم لسواري السفينة ، على عكس الحالة الأولى  
التي كانوا يتعرضون فيها لبعض المتاعب والمشاكل ، وكان هذا يشجعهم  
على استغلال السفن المصرية .

وعامة فإن وكيل جسده كان يحاط علماً بما يهم الحجاج من جانب  
المسؤولين ، فإذا كانت أغبيار المحمل توده من مصر حيث الادارة ، فإن  
أمير مكة كان يبعث اليه بخط سير المحمل في الأراضي المقدسة وميعاد  
العودة ( ٢٠٠ ) ، وهذا يدل على أن هذا التوكيل كان محاطاً بالاهتمام ،  
مثلاً قامت المجيدية بتعيين ( حكيم ) طبيب لرعاية ركاب سفنها وقيم  
بجسده .

كذلك أقيمت اذارة المجيدية على انشاء مقر مملوك لها ، وقد حصلت  
لهذا الخصوص على قطعة أرض « بيندر جسده » على شاطئ البحر ، بعد  
المكاتبات المتبادلة بين والي جسده ومحمد سعيد باشا والموافقة على ذلك ،  
وقد وضعت التخصيمات الخاصة به تحت اشراف هذا الوكيل ثم قامت  
الشركة بارسال « عبد الله بك من أعضاء مجلس الادارة » لملاحظة

( ١٩٩ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٤/٤٠٠ ، رقم ١ بتاريخ  
١٢٧٧ هـ ( يولية ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل جسده ، ص : ٢ .

سجل م/١/١/٦٠٠ ، رقم ٤ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٧٧ هـ ( ٧ أغسطس ١٨٦٠ ) من  
المدير الى قلم محاسبة توكيل السويس ، ص : ١ .

٥٠٠ (\*) راجع بما تم تناوله عنه السيد وأنواعها في الفصل الخامس بذلك .

( ٢٠٠ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٣/٣٠٠ ، صادر محرم ١٢٧٧ هـ  
رقم ٤١٨ بتاريخ غاية ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى  
خليل باشا محافظ بلبيس ، ص : ٢٠٧ .

التنفيذ (٢٠١) ، وكانت تلك الخطوة علامة بارزة على اهتمام المجيدية بتوكيل جده ، وهو ما تزايد بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا ، خاصة إزاء تزايد أعداد السفن البخارية والحاجة الى وجود مخازن للفحم بالإضافة الى علاقة جده بسواكن ومضوع ، وتبعا لهذه العلاقة فقد كان وكيل جده يتلقى التعليمات الخاصة بهما لابلأغها الى سواريات السفن في حالة عدم وجود وكيل فيها ، وفي مثل هذه الحالة ، كان يقوم السوارى بمزاولة مهام الوكيل أثناء الانتظار بهما واجراء مهام الشحن والتفريغ وتحرير النولونات والاجرة للبضائع والركاب ويقوم وكيل جده بمراجعة المستندات والاجراءات أثناء المرور عليه (٢٠٢) ، وبالإضافة الى علاقته هذه ، فقد سبق الإشارة الى علاقته ببناء ميناء ينبع والتي كان يرسل اليها بعض موظفيه للمعاونة ، خاصة انه كان يقل لديه اذخعام المحتاج أثناء عودتهم على عكس ينبع .

ولما كانت جده قد شملت نشاطا أجنبيا - سواء من السفن التي سمح لها بدخول البحر الأحمر والمرور عليها منذ أواخر القرن السابع عشر(\*) أو القناصل الذين يمثلون بلادهم - ومن ثم كان من الطبيعي وجود علاقة بينهم وبين وكيل المجيدية ، وهي علاقات كانت تقوم في الواقع بينهم وبين سائر الوكلاء الملاحين ، ولكنها في فترة هذا الوكيل « حسن قبودان » كانت ذات دلالة خاصة ، فقد أرسل اليه مدير المجيدية في ١٥ ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ ( نوفمبر ١٨٦٠ م ) بأن مكاتبات قنصل فرنسا التي أرسلها الى ادوار

(٢٠١) - : سجل م/٣/٢٠١ ، رقم ٤٤٦ بتاريخ ١٦ ص ( جسر ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) ، من مدير المجيدية الى عبد الله بك من أعضاء مجلس الادارة ، ص : ١٢١ ، رقم ٦٦ تاريخه من مدير المجيدية الى حسن قبودان الوكيل بجدة ، ص : ١٢٢

(٢٠٢) - : سجل م/٣/٢٠١ ، رقم ١٤٠ بتاريخ ٣٠ ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل القويانية بجدة ، ص : ٢٠٥

(\*) كان الشبانيون قد سمحوا بذلك ، وقد نجح كارلودي روسنتي Carlo de Rossetti

في اقتناعه على بك الكبير بالفوائد التي تصود على مصر من وراء مرور تجارة الهند الصينية الى أوربا عبر البحر الأحمر ، وقام على بك الكبير بحملته على الحجاز بحريا الى ينبع فحققت أهدافها واستولت على جدة وأدار جبركتها آنذاك حسن بك شبكة الذي سعى بالهندوى لنسبة إليها ، ثم دارت اتصالات بينه على بك وطاحم البهلول سنة ١٧٧٨ ، وتم الاتفاق على أن يفرجها مع جيمس بروس James Bruce ١٧٧٢ ، عن المساح للسفن الانجليزية بالابصار من الهند الى السويس مباشرة ، وفي ١٧٧٥ اتفق محمد أبو الذهب مع وإبن حاشتهنر Warren Hastings على تخفيض الرسوم الجمركية ، - د - عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس م ج ١ : ٨٩ - ٩٤

دير فيو عضو مجلس الإدارة أفادت بالوثام الذي بينهما ، وأن هذا القنصل كان يتم صرف مرتبه من خزينة التوكيل في مدة الوكيل سلفه وذلك في حالة تغذر ارساله من فرنسا ، لذا يتم نفس النهج على أن يعرر كمبيالات باسم مدير المجيدية .

وفي أعقاب ذلك لم يقتصر الأمر على صرف المرتب ، وإنما تعداه الى صرف قيمة الأوراق المالية التي يتقدم بها هذا القنصل ، ومنها كمبيالة مستحقة له مسحوبة على مدير المجيدية ببلغ ٢٥٠ فرنك ( ٢٠٣ ) .

ويلاحظ من هذا السياق أن هذا الاجراء الذي لم يكن من صميم مهام التوكيل ، نحي بممارساته هذه الى وظائف البيت المصرفي .

ويعتقد الباحث أن الوكلاء لم يكونوا مهئين لذلك بما كان يستتبعه من احتساب عمولة ، والأرجح ان ذلك كان يتم بالقيمة الاسمية دون خصومات ، ولكنه يوضح ضمنا اطار العلاقة التي كانت مع الفرنسيين آنذا ، ودور ادوار دير فيو التي كانت تتم في عهده مثل تلك الأمور من الوكيل السابق ، ثم دوره في عضوية مجلس الإدارة التي كانت سندا للقنصل الفرنسي وأنه بذلك الاجراء أرسى مفهوما للعلاقة بيني جنسيته كان من الصعب تبديلها بعد ذلك ، كما يكشف أيضا عن وجود علاقات خاصة بين القنصل الفرنسي والمجيدية وكان لدى توكيل جده امكانيات تؤهله للقيام بمتطلبات تلك العلاقة ولكن يبدو أن ذلك لم يستمر طويلا لانحسار الحالة المالية للشركة وتصفية أسهمها ، ومن ثم رفت الوكيل ومن معه ، وتم تسليم الفحم وبقية الموجودات الى علي أفندي شهاب وكيل الأشغال المصرية بجده ، وتم احاطة « يوسف أغا أمير البحر بجده » علما بذلك ( ٢٠٤ ) ، ولحين تسليمها الى من يقع عليه الاختيار وكيل بالعمولة .

ولما كان قد تم إيقاف مرور السفن في الخطوط الملاحية المنتظمة ، وبقيت رحلاتها بصفة مؤقتة رهنا بما يتوافر من شحنات أو مأموريات ، لذا جرت مخاطبة مع « الحاج أحمد عبد الواحد المشاط سر تجار بندر جده » بتاريخ ٢١ ( جادى أول ) ١٢٧٨ هـ ( نوفمبر ١٨٦١ م ) على أن يكون وكيلًا بنسبة ٢٪ من نولون ما يتم شحنه ولم يستمر في ذلك طويلا ، لذا

---

( ٢٠٣ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - المجيدية ) : سجل م/١/٦/١ صادر جدة .  
رقم ٤١ بتاريخ ٧ هـ ( ذى القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) من وكيل جده الى سفارة  
للدير ، ص : ٤٦ .

( ٢٠٤ ) - : سجل م/٢/٦/٢ ، رقم ٢٦ بتاريخ ١٦ ذ ( ذى الحجة ) ١٢٧٨ هـ  
( يونيو ١٨٦١ ) من المدير الى يوسف أغا أمير البحر بجدة ، ص : ١٢٤ .

تم تكليف سواديات السفن وأفراد الطاقم بالاعتماد على أنفسهم في جلب شحنات سفنهم ، على أن تخصص لهم نسبة من الأرباح ، وهو ما سبق تناوله في المرتبات والمكافآت (٢٠٥) .

ومع انتظام مرور بعض سفن مصلحة الواپورات المصرية تم الاتفاق مع أحمد المشاط في محرم ١٢٧٩ هـ ( ١٨٦٢ م ) على أن يكون وكيلًا بمغولة ٣٪ ، بدون أجره مساعدية (٢٠٦) ، ولم يستمر بعد ذلك طويلا عند تأسيس الشركة المصرية - في بداية عهد اسماعيل باشا - التي قامت بتعيين « علي أفندي شهاب » وكيلًا لها بجلدة بعد الانعام عليه برتبة البكباشي ، وكان قد نقل من جنده وكيلًا ملاحيا بالسويس قبل ذلك ، وقد عاونه خمسة أفراد آخرون ، وقد جاء في قرار تعيينه أن مرتب الوكيل كان يقل عن المغولة التي يتم صرفها (٢٠٧) ، ولعل هذه الإشارة تكشف عن كثافة الحركة التجارية في ميناء جنده ، وفي فترة لاحقة وأثناء تواجد السيد أحمد المشاط في مصر تم الاتفاق بينه وبين الشركة على أن يكون وكيلًا لها في جنده واتخذت قراؤها في هذا الشأن بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) نظير مرتب شهري سبعة آلاف قرش ، خمسة آلاف خاصة به ، ألفان ماهية للكاتب والخدم وكافة المصروفات وذلك عوضا عن المغولة التي كانت مقترحة بواقع ٢٪ (٢٠٨) ، وتجدر الإشارة الى أنه كان من بين المساهمين في الشركة المصرية في سياحة السفن .

ومع التطور الذي حدث بعد ذلك في عهد الشركة العزيزية استمر أحمد المشاط وكيلًا لها الى أن أعيد بدلا منه الوكيل السابق علي أفندي شهاب وكيل السويس بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢ هـ ( ٩ يونية ١٨٦٥ م ) بعد أن ثبت أن المشاط ومن معه يجيدون الأعمال التجارية وليست لديهم خبرات الوكيل الملاحى الذى ينبغى أن يكون ملما بأمور السفن ، وكان قد

---

(٢٠٥) - : سجل م/٤/١/٦ ، رقم ٢١ بتاريخ ٢١ ج ( جمادى اول ) ١٢٧٨ ( نوفمبر ١٨٦٢ ) من المدير الى خيرة الحاج أحمد المشاط سر تجار بندر جدة ، ص : ٥٦ .  
- رقم ٣٨٣ بتاريخ ١٤ هـ ( فى القعدة ) ١٢٧٨ هـ ( مايو ١٨٦٢ ) من المدير الى الحاج أحمد المشاط ، ص : ١١١ .

(٢٠٦) - : سجل م/٤/٣/٦ ، رقم ٥٠٨ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٧٩ هـ ( يولية ١٨٦٢ ) من مدير الواپورات المصرية الى محافظ ينبع ، ص : ٦٨ .

(٢٠٧) - ( عزيزية ) : المحظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ ( يولية ١٨٦٣ ) ، - قرار جمعية القومانية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( ١٧ أغسطس ١٨٦٣ ) ، البند الأول .

(٢٠٨) - : المحظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) .

حدث منهم تقصير في المحافظة على السفن أثناء اجراءات الشحن والتفريغ  
ترتبت عليها بعض الأضرار (٢٠٩) .

وفضلا عن هذا التوكيل فقد قامت العزيزية اعتبارا من ٨ شعبان  
١٢٨١ هـ ( ٧ يناير ١٨٦٥ ) باتخاذ قرار بتعيين وكلاء فرعيين لها في مدة  
المكرمة والمدينة المنورة وذلك أثناء موسم الحج اختارت لأولها « بايزيد  
أفندي الذي كان مستخدما بمديرية المنيا » ، وللثانية مصطفى بك الذي  
كان بالمحودية ثم عضوا بمجلس المنصورة « وتمت الموافقة الخديوية على  
رفتهم من الميرى والحقهم للعمل بالشركة ومع كل منهم صراف وأحد  
الكتابة وتم استمانتهم بفريق عمل من ٤ الى ٥ أفراد من الأهالي  
« المطوفين » نظير عمولة ، وتكون مهام هؤلاء هي العمل على واحة الحجاج  
الذين يتم صفرهم بسفن الشركة وترغب الآخرين في السفر بسفن  
الشركة ، وتقرر أن يبدأوا مهامهم في شوال ١٢٨١ هـ ( فبراير / مارس  
١٨٦٥ ) ( ٢١٠ ) ، وقد هدفت الشركة من ذلك تنشيط حركة السفن ،  
ولعلها المرة الأولى في التاريخ المصري الحديث التي يبرز فيها التلاحم بين  
شركة نقل بحرية والحجاج على هذا النحو ، فضلا عن ذلك فقد كانت  
تحقق لموظفيها هؤلاء غاية روحية تتمثل في تواجدهم في الأماكن  
المقدسة .

ولما كانت هذه الشركة قد اتفقت مع الميرى على نقل البريد بالبحرين  
الأحمر والمتوسط منذ أوائل المحرم ١٢٨٢ هـ ( مايو / يونيو ١٨٦٥ ) ولما  
لم يكن لمصلحة البوستة مقرا في جدة ، لذا وافقت على اقامة وكيل البريد  
« عبد السلام أفندي الحياك والكتاب الذي يماونه » في قسم خاص بمقر  
توكيلها ( ٢١١ ) ، هذا الى جانب مهام نقل التجارات الأخرى وخصوصيات  
الميرى .

وإذا كانت هذه الأمور التي قامت بها العزيزية على درجة من  
الأهمية ، فإن الأمر الأكثر أهمية تمثل في تلك الإصلاحات التي قامت بها  
في ميناء جدة ، الذي كان يضيق برسو السفن الكبيرة آتتد بالإضافة الى  
حاجته لمعلومات ارشاد ، لذلك استأذنت عن طريق الخديوى من الباب  
العالي في ٢٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) بأن تقوم وعلى نفقتها بتلك

(٢٠٩) - : مخططة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار نمرة ٣٧/٦٢  
بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٢ هـ ( ٩ يونيو ١٨٦٥ ) .  
(٢١٠) - : قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ٥/١٢ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ  
( ٧ يناير ١٨٦٥ ) ، - قرار نمرة ١٦/٢٧ بتاريخ ٢٠ ذ ( رمضان ) ١٢٨١ هـ ( ١٧ فبراير  
١٨٦٥ ) .  
(٢١١) - : مخططة تراجم دفاتر ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة رقم ٩٨٤ بالدار مجموعة :-



الإصلاحات الملاحية ، وانتدبت لذلك العمال والأخصائيين اللازمين وتم إخطار والى الحجاز بالأعمال المزمع تنفيذها (٢١٢) .

وتشير وثائق العريزية فى غرة جمادى الأول ١٢٨٣ هـ ( سبتمبر ١٨٦٦ ) الى أن مكاتبات وكيلها بجده الواردة فى ٣ ربيع الثانى ١٢٨٣ هـ ( اغسطس ١٨٦٦ ) أفادت باتمام « انشاء اشارات الارشاد بميناء جده وجارى انشاء أرصفة الميناء وأعمال الردم والتجهيز لعمل حاجز امواج » ، وأنه ضمن ما دفعه التوكيل ٢٠٠٠ قرش ثمن عشرة آلاف حجر ، كما تم تعاون الأهالى والنوات والتجار والجمرك مع جهود الشركة (٢١٣) .

وإذا كان الباحث يرى فى هذه الأعمال جهودا حضارية قامت بها العريزية فى جده ، فان سمات التسلام بينها وبين فئات الأهالى تعبر عن مدى عمق العلاقة التى وجدت آنذ ، ولعل هذا العمق هو الذى جعل « أربعة عشر تاجرا من تجار جده » يبعثون بالتماساتهم بعد ذلك لادارة العريزية من أجل الموافقة على السماح بمرور سفنها على الحديدية لنقل تجارتهم بينها وبين جده لعدم رغبتهم فى استخدام سفن سواها (٢١٤) . هو ما استمر بعد ذلك فى مصلحة الوايورات .

ولا شك كان هذا النجاح يحسب فى جانب كبير منه للوكيل الملاحى « على أفندى شهاب » الذى مكث طويلا فى جده منذ كان وكيلاً للأشغال المصرية ووفقت العريزية كثيرا فى اختياره كممثل لها هناك ، وكما هو واضح فان المهام التى أشرف عليها كانت تفوق كثيرا أعمال الوكيل الملاحى العادى .

وإذا كان واقع ظروف الفترة يؤكد ان العريزية اتجهت بعد هزة التجارة البحرية مع أوروبا فى أعقاب انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية الى تطوير نشاط السفن فى البحر الأحمر ، وأن هذه الأعمال رغم تكلفتها . الا أنها كانت تخفف الأغراض الملاحية لسفنها ، ويرجع أن تلك الأعمال لم تكن توطيدا للعلاقة على المستوى الشعبى أو الملاحى فقط ، وانما كانت جزء هام على صعيد توطيد العلاقة الرسمية بين الخديوى والمستولين فى

---

= السودان ) بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٢ هـ ( ٤ يولية ١٨٦٥ ) من وكيل العريزية بجده الى ناظر الصوم .

(٢١٢) د- شوقى الجدل : سياسة مصر ، ص : ٣١٥ .

(٢١٣) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريزية ) : محفلة قرارات مجلس الإدارة

٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار المجلس نمرة ١٠٦/٦ بتاريخ غرة جمادى أول ١٢٨٣ هـ ( سبتمبر ١٨٦٦ ) .

(٢١٤) - : بيان المواد المتخطى للداولة فيها بمجلس إدارة العريزية بتاريخ ١٥ صفر

١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ ) البند الثامن .

الحجاز ، وكان دور العززية بمجلس ادارتها الذى يضم نظار وكبار مسئولين معبرا عن الأهداف العليا للسياسة المصرية آنئذ ، ولكن يتضح ذلك نشير الى أن تلك الإصلاحات قد تمت إبان أحداث عسير وإبحار بعض القوات الى جدة ، كما كانت تأتي في أعقاب ضم مينائي سواكن ومضوع الى مصر ، وتماصر محادثات وصدور فرمان الوراثة الخديوية ، ففى من جهة كانت تلبى احتياجات سفن نقل القوات التي اتجهت الى جدة ، وإن كانت الثورة قد انتهت بدون قتال ، ومن جهة أخرى تثبت لوالى الحجاز والمستولين بجده وكذلك السلطان حسن النوايا المصرية من ناحية جدة ، وخاصة أنه كان قد تم تسوية مسألة جمركى سواكن ومضوع .

وأيا كانت المواقف الخديوية سواء فى بلورة دور اسلامى ينال الرضا السلطاني أو يكسبه رضا شعبيا ، أو واجبا فى إطار العلاقة الخاصة بالأماكن المقدسة ، أم كانت المواقف الاقتصادية ملاحية أو سياسية ، فإن الذى لا يمكن تجاهله هو خصوصية علاقة العززية بالمديوى ، وفيما يتصل بجده كان قد تردد فى جريدة « الحوادث » أنه تأسست شركة انجليزية لمده خط حديدي من جده الى مكة وستقوم بإنشاء وصيف للسفن وبعض منشآت أخرى فى جده ، فما كان من المديوى إلا أن أرسل الى القبوكتخدا فى ١٦ محرم ١٢٨٤ هـ ( ٢١ مايو ١٨٦٧ م ) نسخة من الجريدة ومرفقا معها خطابا اليه يطلب منه موافاته بالحقيقة وذاكرا به أن الشركة العززية قد نجحت فى أعمالها ومن الواجب تقديمها على الشركات الأخرى ، وأنها سبق أن تقدمت بالتماس لمنحها هذا الامتياز وأبدى الباب العالي بعض التحفظات فتعذرت الموافقة ، ويكمل الشاشا قوله ، ومع أنى لا أصدق أن الامتياز المذكور منح لشركة أخرى ، ولكن ما دامت الجريدة قد كتبت ذلك فأنى أستطاع الأمر ، « فعلا ، يا ترى لم يمنح للشركة العززية لكونها ليست أجنبية ، لا أستطيع أن أفهم ذلك » ويختتم بالإشارة الى قدرة العززية على تنفيذ ما يسند لها فى هذا الصدد وهى أحق من سواها ( ٢١٥ ) .

وعلى الرغم من أن ذلك لم يتم ، ويرجع أن تلك الأنباء كانت محادثات مبكرة خاصة بمشروع سكة حديد الحجاز ، فإننا نشير الى أن العززية كانت قد حصلت منذ أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ م ) على فرمان سلطاني بمده السكك الحديدية فى مصر وملحقاتها ، كما نشير الى مشروع مصرى كان خاصا بالبحث عن الفحم الحجري فى منطقة ( جده ) بين جده ومكة المكرمة ولم يتم تنفيذه ( ٢١٦ ) .

( ٢١٥ ) د : شوقى الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٨١ ، عن سجل ٢٤ عابدين وثيقة ٤٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٤ هـ ( مايو ١٨٦٧ ) الى القبوكتخدا .  
( ٢١٦ ) د : شوقى الجبل : المرجع السابق ، ص : ٤١٠ .

وعامة فهذا يدل على اهتمام خاص بجعله مثلما يكشف عن غيره الخديوى على العزيزية التى رآها جديرة بالحصول على الامتيازات ، حتى لو كان ذلك فى ممها السكك الحديدية رغم أنها شركة ملاحية ، وقد استمرت ذات أطر الاهتمام بتوكيل جده حتى نهايات العزيزية وكذلك فى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، وثبت أن عمق العلاقة مع تجار وأهالى جده كان فى صالح سفن هذه المصلحة ، حتى أن مكاتبات وكيلها عام ١٨٧٩ أشارت الى قيامه بإنشاء خيام واستئجار منازل لاقامة كثرة الحجاج بالإضافة الى السفن الراسية فى انتظار القيام ، وكذلك أشار الى عرض وكلاء الشركة النمساوية « اللويد » والانجليزية **British India** توقيع اتفاق معه يحدد نولون الشحن ولا يتم تخفيضه من أيهم ، ولكن جاء رد مدير المصلحة بالألا يتم ذلك حتى لا تفقد المصلحة عملائها الذين لا يرغبون فى استخدام سفن أخرى (٢١٧) .

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه كان من أسباب نجاح هذا التوكيل التوفيق والتوافق مع جوانب العلاقة الاقتصادية والسياسية ، كما أن دوره لم يقتصر على شئون النقل البحرى وإنما تعداه الى بلورة دور ملحوظ فى خدمة الحجاج بالإضافة الى الاسهام فى التطوير الحضارى لميناء جده .

## — سواكن :

كان الاهتمام الملاحي بها جزءا هاما من الاهتمام السياسى ، اذ كان من الضرورى - فى ظل وجود علاقات تاريخية - وجود سفن تجارية تربط بينها وبين مصر ، ونفس الشئ بالنسبة للموانئ الأخرى على الساحل الأفريقى ، وإن كانت سواكن ذات أهمية ملاحية خاصة ليس بسبب قدرتها على المشاركة فى التجارة البحرية فحسب ، وإنما لقربها النسبى من الموانئ المصرية فى البحر الأحمر وكذلك مينائى ينبع وجده ، اللذان ترتادهما السفن المصرية وتهتم بربطهما بالموانئ الأخرى .

وإذا كانت سواكن قد ضمت ومصوع رسميا الى مصر عام ١٨٦٥ ، فإن الاهتمام الملاحي بهما كان يسبق ذلك ، ولكن بعد هذا التاريخ كان الاهتمام بصورة أكبر من ذى قبل ، وبما يتوافق مع تطور الظروف السياسية .

(٢١٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ) : سجل ٣٠/٣/٣٠ ، رقم ٥٧ بتاريخ ٣٠ سبتمبر ١٨٧٩ من وكيل جفة الى المدير ، ص : ٢٠ ، رقم ٨١ بتاريخ ٣٠ ديسمبر ١٨٧٩ من وكيل جفة الى المدير ، ص : ٦٨ .

ففي عهد الشركة المجيدية أفادت الوثائق وجود وكيل ملاحي لها في سواكن هو « الخواجه تيبوه » الى أن تم رفته منها في منتصف ١٢٧٧ هـ ( ١٨٦١ م ) ، وكان يقوم سوارى كل سفينة بمهام الوكيل من خلال تعاونه مع التجار والأهالي أثناء اقامته بالميناء ، ويبدو أن ذلك لم يكن كافيا لتلبية تزايد النقل البحري بين سواكن ومصر ، ولذا جرت مكاتبات بين سليمان بك قائمقام سواكن ومدير المجيدية انتهت بابحار ( عبد الله بك ) من أعضاء مجلس الادارة في السفينة البخارية « قبارى » في ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ ( أكتوبر / نوفمبر ١٨٦١ م ) لرصد الحركة الملاحية على الطبيعة ، ويبدو أن النتائج كانت مشجعة فتم اعادة « المسيو تيبوه » ثانية في شوال ١٢٧٧ هـ ( ابريل / مايو ١٨٦١ م ) . وجاء في قرار الشركة لأنه كان أكثر خبرة ودراية بأهل سواكن وأحوال تجارتها ، ويبدو أنه كان قد تم رفته ابان حركة اخراج الأجانب ، ولكنها اضطرت الى اعادته نظرا لخبراته، التي أشارت الوثائق ذاتها لتفوقها على خبرات السواريات ، وتجدر الإشارة الى أنه كان يوجد مقر مؤجر للشركة بتلك الجهة ، وفي فترات اغلاقه كان سوارى كل سفينة يصحب مفاتيحه لتسليمها لوكيل السويس الى أن يتسلمها سوارى السفينة التالية وهكذا ، وفي كلتا الحالتين الاغلاق أو الفتح كان يتم اخطار حاكم سواكن ويتم استبقاء خفير للحراسة بصفة دائمة ، الى أن ألغى هذا التوكيل والمرور المنتظم للسفن مع نهايات المجيدية، وبقي المرور وهنا بالأموريات المؤقتة أو السفريات الخاصة بالحجاج من ينبع وجده الى سواكن ( ٢١٨ ) .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد كانت العودة بصورة أفضل خاصة ازاء افتتاح قناة السويس وكثافة نشاط السفن ، وكذلك في مواكبتها تطور الظروف للسياسية ، وكانت في هذا المجال جزءا هاما من الدور المصري ، وهنا نجد من الضروري الإشارة الى حقيقة تاريخية مفادها ، أن بروز اسم الشركة العزيرية مقترنة ببعض نشاطها في سواكن ومصوع قد جاء في مكاتبات اسماعيل باشا الى السلطان قبل تاريخ صدور فرمان احالة المينائين الى الادارة المصرية ١٥ ذى الحجة ١٢٨١ هـ ( ١٥ مايو

---

( ٢١٨ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٦/٨ برقم ١ بتاريخ ٤ ل ( شوال ) ١٢٧٦ هـ ( ابريل ١٨٦٠ ) من وكيل المجيدية بسواكن الى المدير ، ص : ٣ ، - رقم ٧٧ بتاريخ ١٥ ر ( ربيع الثاني ) ١٢٧٧ هـ ( اول نوفمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى قائمقام سواكن ، ص : ١٥٥ - رقم سايره ، بتاريخ ٢٩ ص ( صفر ) ١٢٧٧ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى زئيل قبودان سوارى وابور قبارى ، ص : ١٠ ، - رقم ٣٤٢ بتاريخ ٢٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ١٠ مايو ١٨٦١ ) من المدير الى لطيف قبودان سوارى وابور جدة ، ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .

١٨٦٥ م ) ، ويرجع أنها كانت من عناصر التمهيد لطلب الباشا إحالتها على أسس المشروعات التي يمكن أن تقوم بها هذه الشركة وتعود بالقائدة على تلك الأرواح ، ففي أوائل ١٢٨١ هـ وافقت الجمعية العمومية على اقتراح مجلس الإدارة في ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( ١٠ يولية ١٨٦٤ م ) بالرغبة في الحصول على امتياز بإنشاء سكك حديدية في مصر وملحقاتها « لحد » سواكن ومصوع ، وقام مجلس الإدارة بوضع نصوص من البنود التي تم إرسالها للجناب العالي الخديوي ، ولا شك فقد كان المجلس بما يرضه من رجال بارزين برئاسة محمد حليم باشا ومعه اسماعيل باشا باشمعاون الخديوي - شريف باشا ناظر خارجية ومدارس - طلعت باشكاتب الديوان الخديوي والآخرين ، على دراية بما كان يختلج لدى الباشا ، الذي قام بدوره بتزكية الطلب المقدم وأرسله الى الباب العالي في ٣ ربيع الثاني ١٢٨١ هـ ( ٦ سبتمبر ١٨٦٤ م ) ( ٢١٩ ) .

على أنه لم يكن الأمر مجرد تزكية ، فقد كان يستحوذ على اهتمام الخديوي ، حتى أنه أرسل الى والدته التي كانت في الأستانة آنذ يرحوها التوسط لدى « المقامات العليا في الأستانة » ، لكي تنال الشركة امتيازها ( ٢٢٠ ) ، وقد تمت الموافقة وصدر فرمان السلطاني في أواخر ربيع الثاني ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ م ) وتضمن الإشارة الصريحة بمد السكك الحديدية « بالأقطار المصرية وملحقاتها ، وبالمحلات التي من الخرطوم لحد اسكلتى سواكن ، مصوع » ، وكان الامتياز لمدة ٩٩ عاما وتضمن ذات الأطر الأساسية التي كانت تحكم إنشاء الشركة العريضة ( ٢٢١ ) .

وعلى الرغم من أن هذا المشروع لم يبدأ تنفيذه في عهد هذه الشركة لظروف سبق الإشارة إليها وتم تنفيذه على جانب الميرى في عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، إلا أنها كانت قد قامت بالفعل بتشكيل لجنة خاصة بالمشروع وتدريب العمالة اللازمة واحضار بعض أدوات وآلاته من الخارج ،

---

( ٢١٩ ) - ( عزيزية ) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ( ٣٦١٢٢ بالدار ) ٥٦/٤٩ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ ( ١٠ يولية ١٨٦٤ ) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومانية العريضة المصرية .

- د- شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٧٣ عن دفتر ٢١ عابدين مكاتبة رقم ٦٦٨ بتاريخ ٣ ربيع الآخر ١٢٨١ هـ .  
 ( ٢٢٠ ) للرجع نفسه ، ص : ٣٧٣ عن دفتر ٢١ عابدين رقم ٥٠٨ من الجناب العالي الى صاحبة العصمة والدته الجناب العالي بالاستئالة .  
 ( ٢٢١ ) - دار الوثائق القومية ( مخطوطات العريضة ) : - فرمان امتياز إنشاء السكك الحديدية .  
 - تقانات العريضة .

على أن ما يهنا في هذا الشأن أن اسماعيل باشا كان قد شرع في تلك الآونة بالمطالبة بإحالة سواكن ومصوع للإدارة المصرية ، ووافق الباب العالي على ذلك بصفة مبدئية واشترط أن تكون الإحالة لمدة ثلاث سنوات فقط استنادا لما تسفر عنه نتائج مد السكك الحديدية بمعرفة الشركة العريزية، ولكنه أرسل إلى « القبوكتخدا » معتمده في الأستانة بتاريخ ٢٨ ذى القعدة ١٢٨١ هـ ( أبريل ١٨٦٥ م ) ردا يفند فيه دواعي الاعتراض وصدرت الموافقة السلطانية بالإحالة في ١٥ ذى الحجة ١٢٨١ هـ ( ١٢ مايو ١٨٦٥ م ) ( ٢٢٢ ) ، ومنذئذ يمكن القول بأن ممارسة العريزية لمهامها في سواكن أو مصوع بدت ركيزة هامة من الركائز التي تبلور الدور المصري ، وإذا كنا قد أشرنا سابقا لما قامت به من جهود في تطوير ميناء جده صاحب إيرادات جمركي سواكن ومصوع ، فإنه كان ينتظرهما أيضا مثل ذلك الدور وإن كان قد اعتمد في أهم حلقاته على تكثيف نشاط السفن في المينائين في مواجهة المنافسة الملاحية الأجنبية (\*) ، ونشير هنا إلى تبوأ « مصطفى الطوسي » لى بك « ١٢٩٢ هـ ( ١٨٧٥ م ) أحد وكلائها ثم مفتش عموم وابوراتها منصب محافظ سواكن فيما بعد إبان مصلحة الواپورات الخديوية دلالة على أنه كان من بين الكوادر التي تم تدريبها في البحرية التجارية ودليلا على الاهتمام الملاحي بها .

أما بالنسبة لتوكيل سواكن الملاحي والذي كان قد أغلق منذ أواخر عهد محمد سعيد باشا ، فقد كانت بداية افتتاحه في عهد اسماعيل باشا مرتبطة بتنظيم الخط البريدي البحري بين سواكن والسويس بعد أن كان هذا الخط يريا ( سواكن - القصير - قنا ) ( ٢٢٣ ) ، وقد تم ذلك الافتتاح في أعقاب ورود مكاتبات من الباشا حكامدار السودان إلى رياض باشا مهر دار الجنب الخديوى ، يخطره فيها بأنه سيتم تجميع بوسنة السودان في مركزها بالخرطوم ومنه ستنتقل إلى سواكن خلال عشرة أيام ، ولذا يأمل ترتيب خطأ ملاحيا منتظما بين سواكن والسويس ، وقد أخطر رياض باشا ديوان عموم الشركة العريزية بذلك في ٢٥ صفر ١٢٨٣ هـ ( يوليوس ١٨٦٦ م ) ( ٢٢٤ ) ، وبناء على ذلك فقد اتخذت الشركة قرارها بتاريخ ١١ ربيع الأول ١٢٨٣ هـ ( ٢٥ يوليوس ١٨٦٦ م ) بالموافقة على مرور سفن

( ٢٢٢ ) د. شوقي الجمل : سياسة مصر ، ص ٤٧ ، ٤٨ .

( \* ) سيتم تناول تفاصيل أكثر في الفصل اللاحق « خطوط السيو » .

( ٢٢٣ ) د. شوقي الجمل : سياسة مصر ، ص ٨١ ، ٨٢ .

( ٢٢٤ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريزية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة

٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار المجلس نمرة ٩٨/٥٦ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( ٢٥ يوليوس

١٨٦٦ ) .

منتظمة لها الى سواكن وكذلك ترتيب توكيل خاص بها ، على أن يتم امتناع السفن الحربية عن مزاحمتها في نقل البوستة والركاب مثلما كان متبع من قبل . ومن ثم تبحر سفينة كل يوم خميس الى السويس - جده - سواكن ، وتبحر سفينة أخرى ( دوغرى ) مباشرة من السويس الى سواكن ، وتم استئذان الحكومة في هذا الشأن ، واستعيض في البداية عن الوكيل بما يمكن أن يقوم به سواريات السفن من خلال تعاونهم مع السلطات المحلية (٢٢٥) ، واكتسبت تلك الأطر انتظامها بعد انشاء مكتب بريد في سواكن ١٨٦٧ .

على أنه يلاحظ تأخر تعيين الوكيل الملاحي في هذا الميناء ، مثلما تأخر انتظام مرور السفن مقارنة بتاريخ الاحالة للإدارة المصرية ، ويرجع أن ذلك كان نتيجة وجود الاهتمام بالجوانب الإدارية وابعار السفن الحربية خاصة مع وجود أحداث ثورة عسير على الساحل المواجه التي تطلبت ارسال قوات مصرية ، وقد كان يتخلل رحلات تلك السفن قيامها بواجبات النقل والبريد ، بالإضافة الى توجه هذه السفن في مهام استكشافية في السواحل الأخرى القريبة ، وقد شارك قيودانات الشركة العزيزية خلال شهر شعبان ١٢٨٢ هـ ( يناير ١٨٦٦ م ) في مهام اختيار بعض الأماكن التي تصلح لإقامة فنارات لارشاد السفن حتى باب المندب (٢٢٦) .

وربما كان ذلك التأخير قد اضطرت اليه العزيزية في أعقاب غرق سفينتها البخارية « نجد » في ديسمبر ١٨٦٥ م بعد اصطدامه بالشعاب المرجانية بالقرب من سواكن (\*) ، ومن ثم كانت المهام الخاصة بالفنارات والاصلاحات قبل ابعار السفن وترتيب الوكيل .

وفي فترة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية جاءت اشارات كثيرة الى وكيل سواكن واشرافه على شئون سفنها بالإضافة الى شئون الميرى ، وإن كانت قد حفلت مكاتباته وخاصة في الأخريات بمنافسة السفن الأجنبية ، حتى أن سفن الشركة الانجليزية British India دخلت في منافسة مع سفن المصلحة وحاولت الحصول على امتياز نقل بوستة السودان من حاكمه غردون باشا في ( جمادى أول ) ١٢٩٥ هـ ( مايو ١٨٧٨ م ) بعد تخفيضها نولون النقل ولم تنجح في ذلك ، كما كانت لها خطوط منتظمة تنقل البضائع من سواكن الى أوروبا بنولون أقل كثيرا ، وهذا يوضح الصورة التي كانت عليها المنافسة في تلك الفترة ، وذلك

(٢٢٥) الصغير نفسه ، - أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٦٥٣ .

(٢٢٦) السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ .

(\*) كان سواريه سليمان قيودان الكرينل ( الكريتل ) ، ويرى أنه يادر بارسال زوارق النجدة الى سواكن فقدمت منها السفينة « الإبراهيمية » التي أقلت الأحياء وانتقلت =

نتيجة وجود خطوط ملاحية منتظمة أساسا من الهند الى عدن فالسويس الى أوروبا واستفادتها الكبيرة من قناة السويس في تخفيض نولونات الشحن، بالإضافة الى أن أجرتها الأساسية كانت تحصلها بين الموانئ البعيدة وكانت الموانئ أثناء الطريق كسواكن وغيرها تحصيل حاصل ، ومع ذلك فقد ظلت مكاتبه تشير الى وجود نشاط للسفن باستثناء فترات سقوط الأمطار التي تعوق حركة التجارة (٢٢٧) .

وعامة ففي هذا المجال تجدر الإشارة الى ملاحظة هامة جاءت في المكاتب السابقة من وكيل سواكن الى مدير عموم مصلحة وإبورات البوستة الخديوية يخبره فيها عن حضور مستر وايل فيشر W. Fisher قنصل إنجلترا في جدة والذي كان وكيلاً للشركة الانجليزية **British India** الى سواكن وقيامه بالاتفاقات المنافسة مع التجار بنولون أقل ، وأضافت المكاتبات أنه قابل غردون باشا حاكم السودان أثناء المناقصة التي أجريت في جمادى أول ١٢٩٥ هـ ( مايو ١٨٧٨ م ) بإشراف الحاكم عن تخصيص سفينة لنقل بريد السودان وركاب الميرى بين سواكن ومصوع والسويس نظير مائتي جنيه واتفق القنصل الوكيل مع غردون على مرور سفينة انجليزية نظير ١٨٠ جنيه ثم بمقابل ١٥٠ جنيه ولكن أبلغ غردون بعد ذلك محافظاً سواكن ومصوع بأن يبلغا وكيل مصلحة الإبورات عن ترك ذلك لسفينة من سفن المصلحة نظير مائتي جنيه (٢٢٨) .

ومما يمكن ملاحظته ، أن غردون أقدم في البداية على إجراء لم يكن متبعاً من قبل مع السفن التجارية المصرية التي كانت تجدد التعاقد على نقل أمور الميرى بما فيها البوستة بصفة دورية وأن الأمر لم يكن قاصراً على قيامها بمهمة حكومية بعينها ، ويرجع أنه روادته فكرة نقل هذا الامتياز الى الشركة الانجليزية ، ولكنه تراجع بعد ذلك لادراكه مكانة هذا المشروع

---

= الفرعى ، اما سليمان قبودان فحينما وجد سفينته تفرق في الماء واطس النزول منها بعد أن نزل الجميع وغرق فيها ومعه الضابط الأول ، ، د . أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٩٠ .

(٢٢٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة الإبورات الخديوية ) : سجل م/٢٧/٣/١ ج ٢ ، رقم ٤٢ في ١١ ج ( جمادى أول ) ١٢٩٥ هـ ( ١٤ مايو ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٢٧ ، - رقم ٤٤ بتاريخ ٢٧ ج ( جمادى أول ) ١٢٩٥ هـ ( ٣٠ مايو ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى العموم ، ص : ١٣٤ .

- سجل م/٢٨/٣/١ ج ٣ ، رقم ٥٧ بتاريخ ٨ ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( ٦ سبتمبر ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٠٢ .

(٢٢٨) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة الإبورات الخديوية ) : سجل م/٢٧/٣/١ ج ٢ ، رقم ٤٢ بتاريخ ١١ ج ( جمادى أول ) ١٢٩٥ هـ ( ١٤ مايو ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى مدير العموم ، ص : ١٢٧ .



الملاحى لدى الخديوى ، ومن ثم تراجع فيما كان ينوى تنفيذه مضطرا ، وعامة لعل هذا العرض يبرز أن علاقة البحرية التجارية المصرية وسواكن . لم تكن ملاحية فحسب وانما كانت ضمن أطر الظروف السياسية أيضا .

#### — مصوع :

عاصرت نفس ظروف فترة سواكن وبداية إلحاقها للإدارة المصرية ، واقترن وجود وكيل ملاحى بها بتاريخ بداية انتظام مرور البريد المصرى ، وقد جاءت عدة إشارات الى وجود مخازن فحم بها خاصة بالسفن التجارية المصرية ، مثلما وجدت بها حركة ملاحية وخاصة فى موسم الحج ، بالإضافة الى تخصيص سفن تجارية لنقلات الميرى وانتقالات الحكمدار .

أما بالنسبة للوكيل الملاحى فلم تورد الوثائق تفاصيل عنه ، ولكن يرجع أنه تم الاعتماد فى البداية على سواريات السفن وما يمكنهم القيام به فيما يتعلق بشحن وتفريغ السفن ، وذلك فى ضوء علاقتهم بالسلطات المحلية والتجار والأهالى ، وفى عهد مصلحة وإبورات البوستة الخديوية أشير مرارا الى وجود توكيل لها فى مصوع ، ولكن كان شاغله وكيلًا بالعمولة واستمر هكذا حتى أخريات فترة البحث (٢٢٩) .

وكما هو ملاحظ فى مصوع أو سواكن قبل ذلك ، أن وجود الإدارة المصرية كانت توفر قدرًا من التعاون مع السفن التجارية الأمر الذى وفر عليها عناء تعيين وكلاء ملاحين واقتصار عمالة التوكيل حينئذ على الأنفار العاديين الذين كانوا يعاونون السوارى وأفراد الطاقم فى إجراءات الشحن والتفريغ وقد اكتسب هذا التعاون أهمية خاصة بعد توقيع اتفاقية إلغاء تجارة الرقيق ، بما تضمنته من بنود خاصة برقابة السفن (\*) .

#### — الهديفة :

بداية نود الإشارة الى ما سبق ذكره عن لجان المرور البحرى ومنها التى أرسلتها الشركة العزيفية فى غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ ( ديسمبر ١٨٦٤ م ) للمرور على موانئ الحجاز واليمن ضمن مناطق أخرى تصل الى الهند ، وصدر بشأنها أمر كريم من اسماعيل باشا كان متضمنا ضرورة توزيع هدايا على ضباط وأعيان تلك الجهات وتوطيد العلاقات بهم ، الأمر

---

(٢٢٩) - : سجل م/٢٨/٣ ج ٢ وارد فروع ، رقم ٥٣ بتاريخ ٢٢ ش ( شبان ) ١٢٩٥ ( ٢١ أغسطس ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى المصوم ، ص : ١٥ - رقم ١ بتاريخ ٣ ن ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( ٢٠ أغسطس ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى مدير المصوم ، ص : ١٠٤ .

(\*) سيتم تناول ذلك فى الفصل اللاحق .

الذى يعكس اهتمام العزيزية بالملاحة التجارية فى هذا الميناء ، وتلازم معها اهتمام الباشا بتوطيد العلاقات مع أعيانها ومسئوليتها ، وهذا يترجم الاهتمام المصرى عامة بالحديدة ، وقد استمر ذلك فيما بعد على الرغم من أحداث المسير وإرسال مصر قواتها التى نقلت على الباكسة التجارية « الحديدة » الى جده ، وذلك لاتباع سياسة الليل ومحاولة القضاء على الأحداث دون قتال وهو ما تم .

وبالإضافة الى توصية لجنة العزيزية فيما يتصل بتوطيد العلاقات ، فقد أرسلت الحكومة المصرية بعثة بحرية الى الحديدة فى ١٠ جمادى الثانى ٢٨٢ هـ ( أول نوفمبر ١٨٦٥ م ) للتقريب عن الفحم الحجري بعدما أشيع عن وجوده بها ( ٢٣٠ ) ، ولكن يبدو أن العزيزية وجدت حينئذ أن الحالة المضطربة لم تكن تسمح بانتظام مرور سفنها الى الحديدة ، ومن ثم اقتضت مهامها على نقل طلبات الميرى إليها أو بالقرب منها .

ولما كانت القوات المصرية قد عادت من الحجاز وشمال اليمن فى يناير ١٨٦٦ بعد أن أمضت حوالى السنتين دون قتال ، واستقرار المنطقة نسبيا لبعض الوقت ، من ثم كانت الظروف أفضل وجاءت للعزيزية الفرصة مواتية اثر مكاتبات أرسلت إليها من تجار وأهالى جده فى شهر صفر ١٢٨٦ هـ ( مايو ١٨٦٩ م ) يبدو فيها الرغبة فى استخدام سفنها لنقل تجارتها الى الحديدة ( ٢٣١ ) ، ومن هنا كان قرارها بتاريخ ٢٢ ( ٢٣٢ ) ( ربيع ثانى ) ١٢٨٦ هـ ( ١٣ يولية ١٨٦٩ م ) بمرور سفينة على الحديدة كل خمسة عشر يوما فى طريقها بين جده ومصوع ( ٢٣٣ ) ، ولكن يبدو أنها لم تقم بتعيين وكيل لها فى الحديدة وتم الاستعاضة عن ذلك بما كان يتم عن طريق سواريات السفن ، على عكس ما تم بعد ذلك فى عهد مصلحة وإبورات البوستة الخديوية التى قامت باختيار وكلاء لها بالعمولة ( ٢٣٤ ) .

( ٢٣٠ ) د شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٤١٩ ، د فاروق عثمان إبطاة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٩ .

( ٢٣١ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محظلة قرارات مجلس الادارة ٦٧ - ١٨٦٩ ، بيان المواد المتقضى المداولة فيها بالمجلس بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ ) ، البلد الثامن .

( ٢٣٢ ) جاءت هكذا ( د ) ويقصد بها ربيع الثانى بدلا من ( ر ) فقط ، وعلى غرار ما كان متبعا فى ( ر ١ ) أى ربيع أول .

( ٢٣٣ ) - : محظلة الوابورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، مكتابة بتاريخ ٢١٧ ( ربيع الثانى ) هـ ( يولية ١٨٦٩ ) من توكيل السويس الى الموم عما جاء فى قرار مجلس قوسيون العزيزية بتاريخ ٢٢ ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ .

( ٢٣٤ ) - ( مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ) : سجل م/٢٧/٣/٢ ج ٢ وارد فروع ، رقم ٨ فى ١٨ جا ( جمادى الثانى ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ ) ، من توكيل الحديدة الى مدير الموم .

وقد أشارت مكاتبات هذا التوكيل الى توطئه العلاقة بين المصلحة الخديوية وأهالى وتجار الحديفة ، حتى أنهم أرسلوا مكاتبات تقيد تضرهم من عدم مرور سفنها فى صفر ١٢٩٥ هـ ( فبراير ١٨٧٨ م ) ، وكانت قد اضطرت السفن مؤقتا الى العودة من جده لوجود حجر صخى فى الحديفة آنثذ ، وقد عبروا فى تلك المكاتبات عن عدم رغبتهم فى استخدام السفن الأجنبية ، وقد دفعتهم تلك العلاقة الى الاتفاق مع بعض سفنها على شحن تجارتهم من الحديفة الى مرسيليا (٢٣٥) وكذلك الى خطوط الإستانة ، وكانت تلك الخطوط المباشرة احدى ثمار قناة السويس :

#### — عـسـكـر : —

ومع هذا الميئاد لابد من الاشارة الى أهمية موقعه فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر وأهمية ذلك بالنسبة لتزويد السفن بالفحم ، وكانت الشركات الانجليزية تمتلك مخازنه تبعا للنفوذ السياسى لحكومة بومباى فى عدن ، وقد جاء ذكر عدن فى وثائق الشركة المجيدية ، اذ على الرغم من غلبة التوجه الفرنسى فى سياسة محمد سعيد باشا الا أن مصر بموقعها الملاحي الهام أدت خدمة فائقة حين نقلت عبرها القوات الانجليزية لخماد ثورة الهند ١٨٥٧ (٢٣٦) ، وكانت هذه ذات اثر فى توطيد العلاقات الملاحية بين المجيدية والانجليزية P & O .

ولما كانت حكومة بومباى هي ذاتها صاحبة الاشراف على عدن التى بها مخازن الفحم ، فقد امتدت أوجه التعاون الى مسد السفن المصرية بالفحم .بالاضافة الى قبولها للاصلاح فى ترسانات بومباى ، بيد أنه لم تعين المجيدية وكيلها لها فى عدن آنثذ ، وكانت تحصل على هذه الامدادات اثر المخاطبات مع شركة P & O ، وكان يقوم وكلاؤها بتلك المهام (٢٣٧) .

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد ازدادت الأهمية وذلك لتعدد وتشعب المصالح المشتركة بين الحكومة المصرية وسلطات عدن وشركات الملاحة

(٢٣٥) - : سجل م/٢٦/١ ج ١ ، رقم ١٦ بتاريخ ٢٨ ص ( صفر ) ١٢٨٦ هـ ( ٢ مارس ١٨٧٨ ) من توكيل الحديفة الى الصوم - : سجل م/٣٠/١ رقم ١٦ بتاريخ ١٦ أغسطس ١٨٧٩ من توكيل الحديفة الى المدير ، ص : ٢ .

(٢٣٦) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام البحرية التجارية ، - سفن البحرية التجارية المصرية .

(٢٣٧) دار الوثائق القومية ( - مخيمات - مجيدية ) : - : سجل م/١/٢/١ ، صايرة . بتاريخ ١٥ شعبان ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى ابراهيم واصل قيودان سوارى وابور حجاز فى عدن ، ص : ١٣ ، - نفسه ، رقم ٣٧٦ بتاريخ ١١ هـ ( فى القصد ) ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) من المدير الى سوارى وابور حجاز ، ص : ٤٤٢ .

الانجليزية ، ومنها ما شهدناه في تفضيل الباشا شراء سفن انجليزية ثم نجاحه في شراء فنار زنوبيا ١٨٧١ من شركة P & O ، وكان قد نجح قبل ذلك في جعل الاشراف على الفئارات المصرية في البحر الأحمر من سلطات مصر بعد أن كانت في عهد سلفه لاشراف الشركة الانجليزية ذاتها، وازاء تزايد الاهتمام بالملاحة في جنوب البحر بعد الحاق مصوع وسواكن واتجاه الأنظار المصرية للأماكن المجاورة تزايدت الحاجة الى مناطق التزود بالوقود وورش للأصلاحات السريعة الخاصة بالسفن التجارية في تلك الأرجاء ، وقد نجحت الحكومة المصرية في الاتفاق مع مأمور الأعمال العثماني في عدن « حسن بك علي » على اشرافه على شئون سفنها بها خاصة بعد موقف الخديوي الداعم للبريطانيين ابان أحداث الحبشة وموافقته على استئجارهم سفن الشركة المزيية وعرضه مساعدة سفن الأسطول الحربي (٢٣٨) .

وتكشف مكاتبات حسن علي بك الى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية عن كثرة تردها للتزود بالوقود وإجراء الإصلاحات وقيامه بدفع ما تحتاجه من نقود وذلك أثناء إبحارها الى بربرة وجوبا مثلما كان كان له وكيل يقوم بذات مهامه في بربرة هو « السيد محمد سرور النقادي » (٢٣٩) .

على أنه لا يمكن الجزم باقتصار مسئولية حسن بك هذا على الشؤون الملاحية رانما كانت ذات شق سياسي ، وحسبما يورد الدكتور فاروق أباطة فقد كان يقوم بإرسال برقيات الى الخديوي تحتوى على أخبار سياسية تتعلق بالموقف البريطاني تجاه مشروعات التوسع المصري في زنجبار وساحل الصومال (٢٤٠) ، الأمر الذي يؤكد بأن المهام الملاحية لم تكن بعيدة بآية حال عن الظروف السياسية .

### ـ دلالة واثر عمل التوكيلات الملاحية :

تأسيسا على العرض السابق فقد آكلت الحقيقة التاريخية تطور البحرية التجارية في عهد اسماعيل باشا عنها في عهد محمد سعيد باشا ، وكان ذلك متسقا مع زيادة رأسمالها واتساع نشاطها الذي لم يقتصر على

(٢٣٨) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣٦٤ ، ٤٤٩ .

(٢٣٩) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة الإبورات الخديوية ) : سجل م/٢٧/٣/١/٢٧ وارد القروع ، رقم ٧ في ٤ ش ( شعبان ) ١٢٩٥ هـ ( ٣ أغسطس ١٨٧٨ ) من حسن علي بك بمدين الى مدير المصوم ، ص : ٦٦ .

ـ سجل م/٢٩/٣/١/٢٩ رقم ٤٣ في ١٠ يوليو ١٨٧٩ من حسن علي بك بمدين الى ديوانه المالية ، ص : ٥٢ .

(٢٤٠) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص ص : ٤٤٩ ، ٤٥٠ .

البحر الأحمر كما حدث في غالبية فترة سعيد باشا ، وإنما امتد الى موانئ أخرى في جنوب البحر الأحمر بالإضافة الى انتشارها في سواحل البحر المتوسط في الشام والموانئ التركية والأوربية الى أن وصلت لندن ، وكان ذلك دليلا على ازدهار الحركة البحرية مثلما كان يعكس في غالبية الفترة توازن العلاقات المصرية العثمانية من جهة ، وتوازنها مع الدول الأوربية من جهة أخرى أو بالأحرى توازن المصالح .

أما انتشار التوكيلات الملاحية في الغالبية العظمى من الموانئ العثمانية فقد كان ذلك دليلا على استفادة البحرية التجارية من الموقع الملاحى والغطاء السياسى العثمانى فى ظل حرص السياسة المصرية على وجود ذلك الغطاء ولم يقتصر أثر ذلك على هذه الجوانب فقط ، وإنما امتد الى تعاون القنصل العثمانى وترشيحه الوكلاء فى بعض الأحيان ، وإذا كان الامتداد الى الموانئ الأوربية دليلا على تطور علاقات مصر مع تلك الدول « اليونان - إيطاليا - إنجلترا » فلم يكن ذلك الامتداد بحال يتم على حساب الموانئ العثمانية برمتها ولكن فى ضوء تحقيق المصالح سواء كان ذلك لأغراض اقتصادية أم سياسية ، على أن الاهتمام بتوكيل الاستانة على وجه الخصوص أبرز هو الآخر خصوصية الاهتمام المصرى سواء فى إدارة المشروعات الملاحية أو الحكومة الخديوية بالاستانة ، وكان مبعث ذلك اقتصاديا فى عالم الفائدة الملاحية ، ولكنه فى جزئية الاهتمام بتسيير ملاحية ساحلية فى الاستانة كان جزءا من لعبه السياسة الخديوية ، وبضافرت هذه الجزئية مع التواجد المصرى من خلال التوكيلات الملاحية المنتشرة فى الأرجاء والسفن المبحرة فى ابلاغ رسالة هامة لمن يراقبها عن التطور المصرى الجدير بالتمدد ذى القدرة على الانتشار فى عالم البحار ، وبطريقة غير مباشرة له مثليه ووكلائه الذين يرفعون رأيتهم ( سنجق مصرى النشاط ) بين الممثلين التجاريين للدول فى مختلف الموانئ ، ومن ثم ليست مصر كولاية لا حول لها ولا قوة وإنما لها هؤلاء كأولئك الذين للدول يعنون بشئون نشاط سفنها وتجاراتها ، مثلما كان بعضهم يوافيها بما يراه فى عالم السياسة ( سيرا - بيرية - عدن ) ، وعلى هذا الأساس بدأ الوكلاء من أهم نقاط ارتكاز التعبير عن الدور المصرى فى المحيط الخارجى .

أما عن اختيار بعض الوكلاء كموظفين من ذوى الرتب ( البكوية ) أو البحرية ( بكباشى - قائمقام - ميرآلى ) أو كبار موظفين ( أمين كبرك - رئيس ميناء ) .. الى آخره ، فإن ذلك يدل دلالة واضحة على مكانة هذه المشروعات والخطوة التى كانت تتمتع بها بالإضافة الى تمييز عمل الوكلاء . ولم يكن قبول كبار التجار أو أعيان الأهالى ( جند - جشمه ) العمل كوكلاء

للمشروعات الملاحية المصرية نظير عمولة أقل ، دلالة على تلك المكانة ، بل أكد حرصهم على تقديم الضمانة متى الشعبية التي نالتها في تلك الأرواح .

وفي مجال دلالة التعيين والاختيار للوكلاء ، فاننا نلاحظ اقتران التعيين بالموانيء الأكثر رسوخا وقدرة على المشاركة في النشاط على عكس الأخرى ، كما نلاحظ عدم اختيار وكلاء لبعض الوقت في بضعة موانيء وهذه سنجدها اما في موانيء عثمانية تمر عليها السفن دون انتظام ، أو في موانيء أكثر قدرة على المشاركة في النشاط البحري ( كسواكن - مصوع ) وهذه تدل على وجود تعاون بين السلطات المحلية وقادة السفن ، سواء كان ذلك في ظل الرعاية العثمانية لموانيء بحر ايجه أو الدردنيل ، أو التبعية المصرية في البحر الأحمر .

وفي هذا المجال نشير الى دلالة جزئية أكثر خصوصية في عمليات الوكلاء فاننا نلاحظ تفوقها في سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها عما كان في البحر الأحمر ، وكان ذلك بالنسبة لأولهما لامتكانية اقتناص أكبر قدر من التجارة في ظل انتشار شركات الملاحية الأجنبية ووكلائها أو لقرب هذه الموانيء خاصة من مواطن إدارة هذه السفن في أوروبا ، على عكس ما كان حادنا في البحر الأحمر الذي تميز بوجود كثافة تجارية نسبية لصالح السفن المصرية .

على أنه كانت توجد دلالة أكثر أهمية في تمهيد الشركة العزيرية بتوزيع البريد الخارجي من خلال توكيلاتنا والنص على أن يكون بكل توكيل قسم خاص ( أوضه ) لمختص البريد ، فإن الشركة بوكلائها أصبحت في هذه الحالة الإدارة التي مكنت من تدبير البديل عن توزيعات البوستة الأوروبية خارجيا ، وهي التي أمر اسماعيل باشا بإبتياعها وأبرم عقد البيع في ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤ ، وتمت الصفقة في ٢ يناير ١٨٦٥ (٢٤١) ، وفي تاريخ معاصر تم توقيع اتفاق العزيرية والحكومة على نقل البريد بسفنها مقابل رسم سنوي ، ومن ثم فقد كان انتشار هذه التوكيلات أكثر تصبرا عن الأمانى الخديوية في مواجهة النفوذ الأجنبي ، ولعل هذا الإطار كان أبعد أثرا في الخطوات التي مهلت بعد ذلك لانضمام مصر لاتحاد البوستة العمومي في برن ١٨٧٤ ، بما قمته وأثبتته من قدرة مصرية سواء بوجود السفن أو التوكيلات .

على أن هذا الأثر يقودنا الى تناول بقية الآثار وأهمها اسهام وجود

---

(٢٤١) وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص - ص : ٥٣ - ٥٦ ، وراجع ما سبق

تناوله عن ظروف قيام النشاط وما سيتم تناوله في الفصل اللاحق .

التوكيلات الملاحية بتلك الأعداد في توفير نقاط ارتكاز نشاط السفن ،  
وأسهمت تنوعها بين الموانئ في إيجاد تنوع للمشحونات وكان من شأن  
تضافر التوكيلات والسفن الربط بين الموانئ بعضها البعض بطريقة  
أخرى بين مصر وتلك الموانئ .

على أنه توجد آثار أخرى من أهمها اعداد الكوادر المصرية في التدريب  
الوظيفي العمل بين مختلف الجنسيات ، وكان هذا الأثر أكثر أهمية بما  
أتاحت التوكيلات من ادخال روح العمل بالخارج للمصريين ، إذ كانت  
السمة الغالبة هي توافد الأجانب أو إيقاد المصريين في بعثات ، أما إرسالهم  
للعمل للخارج بعيدا عن خاصة المعية الحديوية ، أو بالأحرى موظفون بالخارج  
تأبون لشركة مصرية ، نعتقد أن ذلك لم يتم وبهذه الصورة من قبل ،  
ونعتقد أيضا أن العمل بالخارج أسهم والى حد كبير في اكسابهم تطورا  
ثقافيا نتيجة اختلاطهم بالجنسيات الثقافية المختلفة مثلما أكسبهم أبعادا  
نفسية على صعيد عاداتهم الاجتماعية واقدمهم على التوجه للعمل الملاحى  
خارجيا بدلا من ارتكانهم للأرض أو الوظيفة الميرى داخل مصر .

وعامة فقد كان من أثر انشاء التوكيلات سواء بتعيين الوكلاء أو  
اختيارهم قيام علاقات بين المشروعات الملاحية وأهالى تلك المناطق ، وبما  
يمثله ذلك من إيجاد اسم مصر ومشروعاتها وعلامات تطورها ، أو تقوية  
العلاقة والارتباط بالسفن المصرية وهو ما شهدناه في إرسالهم التماسات  
للادارة وللخديوى نفسه أحيانا يطلبون فيها مرور السفن التجارية  
المصرية .

وعامة فقد كان للتوكيلات الملاحية دورها الهام في ربط النشاط  
المصرى بالجهات الخارجية خاصة على صعيد علاقات التبادل الدولى في  
التجارة والأخبار والمنافع ، فهم الذين كانوا يمتنون بترغيب التجار في  
الشحن بالسفن المصرية ومنهم أيضا من كان معنيا بتلبية طلبات الحكومة  
التجارية من الخارج الى جانب احتياجات المشروعات الملاحية ( لنسفن -  
ساقز - جنق قلعة وغيرها ) ، ومنهم من كان يقوم أثناء عمله بأمر البريد  
وتبادل الأخبار أو كان معنيا بنقل العناصر الثقافية كخصوصيات الأوبرا .  
ومنهم من أشرف على التطوير الحضارى لمواطن توكيله سواء بالانشاءات  
البرية كالكتاب والمخازن أو البحرى كاصلاحات الموانئ . وكانت تتضافر  
هذه العناصر في بلورة علاقات الشعوب سواء بالخدمات التى تؤدى للركاب  
والحجاج مثلا ، أو تلك التى كانت تترك أثرا في علاقات السياسة نتيجة  
العمل على راحة المتميزين من الركاب ذوى الشأن كالسياسة .

وعلى كل فقد بنت التوكيلات كما أشرنا فى البداية ركائز العمل البحرى ، وبدونها كان يمترى النشاط المصرى الخارجى القصور ، وإذا أمكننا أن نصنف جوانب هذا النشاط فى شقة التجارى لوجدناها تنحصر فى توكيلات كركائز - سفن كادوات - ثم مشحونات تترجم عمليهما معا ، لأنه بدون هذا المشحونات لا يمكن ترجمة الدور الذى هو الغاية ، ومن ثم يعمو الأمر أشبه بمعادلة حسابية ( توكيلات ملاحية + سفن بدور دور = صفر ، توكيلات ملاحية + مشحونات بدون سفن = صفر ) ، سفن تجارية بدون وكلاء لن تؤدى دور ، ولذلك كان يتم التلازم بين الغاء التوكيل والغاء مرور السفن المنتظمة .

غير أنه وفى ضوء الملاحظة الأخيرة تبرز نقطة هامة فى عرف النظم البحرية هى أن قادة السفن يختلف عملهم عن الوكلاء ولكن يجوز لهم القيام بذلك حال تواجدهم بميناء لا يوجد به وكيل ملاحى ، ومن ثم فهم فى هذه الحالة فى عدادهم ، ولكنهم فى مثل هذه الحالات وإزاء التطور البخارى الذى أوجد النقل السريع بالإضافة الى حرية التجارة التى أوجدت بين السفن تنافسا مشروعا وإزاء تطور النشاط التجارى الدولى كان يمترى دورهم القصور ، ولكنه على أية حال يفسر بعدا فى العلاقة بين نشاط السفن والوكلاء يتمثل فى وجود مهام غير منتظمة فى الموانئ التى لم يكن بها وكلاء أو التى ليست لها القدرة على المشاركة الفعالة المجدية فى النشاط البحرى ، ولكنها كانت تضاف الى أنشطة السفن ، ونفس الشيء بالنسبة لمور السفن التجارية فى دعم الأسطول الحربى ، فمثل هذا الأمر لم يكن يتطلب وكلاء ملاحيا بمعناه المعروف ولكن الوكالة هنا مجازية تنصرف على الإدارة وتنفيذها القرارات والأوامر الحكومية ، ومثل ذلك سائر المأموريات وعقود التاجير الخاصة وغير ذلك ، مما يضاف الى الأنشطة التى تسهم فى بلورة دور السفن ، الذى يترجم الركيزة الهامة فى نشاط البحرية بصفة عامة ، وهو ما يتم تناوله فى الفصل التالى .



## الفصل السابع

---

دور السفن التجارية المصرية في النشاط الخارجى



لما كان نشاط السفن في المجال البحري هو المحك العملي لقياس دورها ، من ثم يعرض هذا الفصل لرصد دور الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية ، ثم يفند تفاصيل نشاط السفن فى نقل التجارة بين مصر والخارج - الركاب - البريد ، ثم فى مهام وخصوصيات المبرى ، ويختتم بدراسة دور الأسطول التجارى فى دعم الأسطول الحربى ، وكانت هذه العناصر أبرز المجالات ، التى يمكن من خلالها القاء مزيد من الضوء على ما قامت به البحرية التجارية المصرية .

## أولا : الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية :

كفل استقرار حرية التجارة والملاحة لنشاط السفن التجارية عامة أطارا من الشرعية فى ممارسة نشاطها فى فترة البحث ، وقد واكبت البحرية التجارية المصرية التطور العالمى فى استخدامها البخار بما يحققه من عامل السرعة ومرونة الحركة فى النقل البحرى ، ومن ثم توفرت لها - فى ضوء توافر العمالة الفنية - القدرة على الصمود فى المنافسة .

على أن تلك القدرة كانت تحقق فى الواقع عدة أمور فى مقدمتها : بلورت نشاط مصرى حضارى فى النقل البحرى ، حقق وجود سفن مصرية قدرا من الإفادة من الإصلاحات الملاحية التى قامت بها الحكومة فى الموانئ وبالتالى لم تكن تلك الإصلاحات فى صالح الأجانب فقط ، وجود سفن تجارية مصرية كان معناه وجود إدارة مصرية خالصة لخدمة أغراض الحكومة متى وجدت على اختلافها ، وعلاوة على ذلك فقد كانت محققة لجانب هام من جوانب التصدير .

ولكى يكون الحديث مستندا الى أدلة تشير الى أنه فى ضوء الخطوط الملاحية التى أبحرت فيها السفن التجارية المصرية ومقارنتها بالخطوط الأجنبية كانت بعد افتتاح قناة السويس ستة خطوط منتظمة ثلاثة فى البحر المتوسط ، إثنان من الاسكندرية الى الأستانة والثالث من الاسكندرية الى موانئ الشام ، ثم خطان فى البحر الأحمر أحدهما من السويس الى

بربرة ثم آخر من بربرة الى عدن ، وأما الخط السادس فكان من جدة الى  
الأستانة ، عدا السفن الأخرى التي تسير بدون انتظام (١) .

أما خطوط الملاحة الأجنبية فقد كانت عام ١٨٧٢ كما يلي (٢) : -

- خمسة خطوط انجليزية منها اثنان من الاسكندرية الى سوثامبتون  
Southampton بانجلترا ، والثلاثة خطوط من السويس اثنان منهم الى  
كلكتا والآخر الى بومباي في الهند .

- خمسة خطوط فرنسية أحدهم من الاسكندرية الى مرسيليا ، وآخر  
من مرسيليا الى هونج كونج عن طريق بورسعيد .

- أربعة خطوط نمساوية منها واحد بين الاسكندرية وتريستا ،  
واحد بين الاسكندرية والأستانة ، وآخر من تريستا الى بومباي عن طريق  
بورسعيد السويس .

- خطان ايطاليان أحدهما بين جنوة والاسكندرية ، والآخر من جنوة  
الى بومباي مرورا ببورسعيد السويس .

- خط روسي بين الاسكندرية والأستانة وأوديسا .

- خط تركي (عثماني) من الأستانة الى البصرة عن طريق بورسعيد  
السويس .

بالإضافة الى ذلك كانت توجد أعداد من السفن الأجنبية تعمل بدون  
انتظام ، وخاصة الانجليزية بين مصر وأوروبا .

وكما هو واضح فإن المقارنة الاجمالية لأعداد الخطوط كانت في صالح  
تفوق الأجنبية مجتمعة ، أما اذا قورنت كل علي حدة بالمصرية نجد تفوق  
المصرية على الإنجليزية أو الفرنسية أو أي من الأخريات ولكن مع ملاحظة  
أن أعداد السفن المصرية في خطوطها قد تراوحت بين ٢٦ ، ٢٧ سفينة  
بينما تفوقت بعض أعداد السفن الأجنبية في خطوطها ، وكان ذلك بالنسبة  
للانجليزية والفرنسية والنمساوية علي وجه الخصوص حسبما نوضح ذلك ،  
أما نشاط السفن المصرية بالنسبة للعثمانية فكما هو واضح  
تفوق خطوطها عما كان لسفن الدولة العثمانية التي لم يكن لها سوى خط  
واحد وهي الدولة صاحبة السيادة ، ومن ثم فقد برز في هذه الخصوصية  
دور السفن المصرية البخارية في ربط أوجائها بحريا .

(١) راجع ما سيتم تناوله عن دور السفن في ربط مصر بالخارج .

(٢) د. أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ( ط ١٩٥٥ ) ، ص ٢٦٨ ، ٢٦٩ .

أما تفاصيل خطوط تلك السفن الأجنبية فقد كانت حسبما أوردها على مبارك الإنجليزية وأجها الشركة الشرقية P & O وكانت رحلاتها أسبوعية ، تبحر سفنها من سوثامبتون يوم السبت وتصل الاسكندرية كل يوم جمعة وتقوم منها كل يوم أحد ، وتصل الاسكندرية سفينة من برنديزي تبحر منها الثلاثاء وتدخل ميناءها الجمعة أيضا وتقوم منها الأحد أو الثلاثاء .

أما الفرنسية ومن أجها المساجيرى الإمبراطورية ، فكانت مواعيد رحلات سفنها من الاسكندرية يومى السبت والأحد ، ومن بورسعيد السبت ، كما كانت توجد رحلات لشركة فرسينى كل أسبوعين للاسكندرية أيضا ، بينما كانت ترد سفن شركة اللويد النمساوية للاسكندرية كل يوم جمعة بعد منتصف الليل ، وتقوم منها كل يوم اثنين ظهرا ، وذلك بالنسبة للقادمة من تريستا ، أما التي تتجه الى الاستانة فتقوم من الاسكندرية كل ثلاثة ، وأما خط الشام فيمر بالاسكندرية يوم الجمعة كل أسبوعين ، أما شركة روباتينو الإيطالية فقد كان خطها من جنوة يصل الاسكندرية فى السابع والسابع عشر والسابع والعشرين من كل شهر ، وخطها الى بومباي يمر ببورسعيد أول كل شهر ، وكانت رحلات الشركة المسكوبية فى خطها القادم من أوديسا تصل للاسكندرية مرة كل أسبوعين ، فضلا عن ذلك وجدت سفن بريدية لشركات أخرى (٣) .

وكما هو ملاحظ كثافة التقاء النشاط البحرى حول الاسكندرية التى بدت ميناء مصر الأول ، وكان من أثر هذه الكثافة على السفن المصرية أن ادارتها كانت تقوم بوضع مواعيد تبدأ من حيث تنتهى مواعيد السفن الأجنبية ، بمعنى آخر اختيار موعد للبحار أو الوصول خلاف التى للسفن الأجنبية فى معظم الأحيان ، وذلك لاتاحة الفرصة لمشحوناتا ، مثلما كانت تنهج سياسة تخفيض النولون فى بعض الأحيان ، وقد سبق الإشارة لذلك فى عمل الوكلاء ، ولعلنا نشير الى أن مجال العمل البحرى بين هذه الشركات لم يكن فى مجمله تنافس ، وإنما كان يشمل بعض أوجه التعاون فضلا عن المسارعة بالانقاذ البحرى بين السفن ، وكان يتم الاستمانة ببعض عاملها فى السفن المصرية وكذلك التزود بالوقود أو شراء السفن واصلاحتها وما الى ذلك مما سبق الإشارة اليه فى مواضعه .

على أن ما يهمنا فى هذا العرض هو رصد أثر كثافة عمل السفن الأجنبية على البحرية التجارية المصرية ، حقيقة لقد نحيث المصرية جانباً

(٣) على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٢ ، ص - ص : ٨٥ - ٨٧ .

من مجال المنافسة في عهد محمد سعيد باشا نظرا لظروف التدهور التي لحقت بها ، وهذا ما اختلف في عهد اسماعيل باشا ، وحتى يتضح ذلك نسوق بعض الاحصاءات للحركة الملاحية في الموانئ المصرية في الفترة التي تلت افتتاح قناة السويس وعاصرت الاستقرار النسبي للخطوط الملاحية التي سبق تناول تفاصيلها .

ومن أهم ما تحققه هذه الاحصاءات :

• أولا : توضيح صورة النشاط الملاحى فى موانئ مصر وملحقاتها .

ثانيا : إبراز قدر مشاركة السفن التجارية المصرية قياسا بالأجنبية ،

ثالثا : لعلها تقدم مؤشرا نسبيا لمشاركة كل منها على حدة في النقل البحرى ، وخاصة إزاء عدم توافر احصاء خاص بالتجارة الخارجية أو حركة الركاب تبعا لجنسية السفن المستخدمة ، ونستهل هذه الاحصاءات بأمثلة عن جنسيات حركة السفن الملاحية في مينائى الاسكندرية وبورسعيد عامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ ، لكونهما أهم مينائين مصريين على ساحل البحر المتوسط (\*) ، وهى تشمل حركة السفن التجارية الواردة والخارجة متضمنة البخارية والشرائية ، ولا تتضمن بطبيعة الحال السفن الحربية (\*\*) ، وذلك من خلال الجداول المتفرقة التى أوردها رينى بك ، وقد أقرناها ببيان النسب المثوية لكل منها ، لتبين مشاركة كل منها سواء تبعا للجنسيات أو درجة التطور في التشغيل البخارى وكانت كما يلى :

---

(\*) كانت احصاءات موانئ هذا الساحل تشمل مرفأ رشيد ، أبو قير ، دمياط ، البرلس ، العريش .

(\*\*) أورده رينى بك تفاصيل حركة السفن الحربية تبعا لجنسياتها فى مختلف الموانئ والملحقات المصرية وللمزيد : —

Régny, E. : Op. Cit., — Tome 1, p-p : 17-30.

— Tome 2, p-p : 20-45, — Tome 3, p-p : 22-42.



ومن خلال قراءة هذا البيان بداية في الاسكندرية يتضح لأول وهلة تبوأ السفن العثمانية مركز الصدارة بالنسبة للاجمالى العام ١٢٨٥/٢٨٪ ، بيد أن هذا لا يستقيم مع فقر تنظيمها للخطوط البخارية المنتظمة ، ومن ثم تبدو هذه الصورة خادعة تصححها قراءة بيان سفنها حيث كانت الشراعية هي الغالبة والتي جعلتها تتبوأ تلك الصدارة حيث كانت ٧٤٥/٩٩٪ من اجمالى سفنها ، بينما فسرت ضئالة عدد البخارية التي لم تتعد ٢٥٥٪ من اجماليها عدم وجود خط ملاحي عثمانى ، وفى نفس الوقت تقدم دليلا عمليا على عدم القدرة على المنافسة فى عالم التطور البخارى ، ويمكن أن ينطبق نفس القول على اليونان التي كانت تمتلك سفنا بخارية تعمل بين جزرها فى أوروبا ولكنها لم تصل خلال العامين للاسكندرية ، وهذا يفسر بدوره عدم وجود خط ملاحي يوناني فيما سبق تناوله .

لذلك يمكن الأخذ بنسبة السفن البخارية دليلا على المشاركة الملاحية المنتظمة ، وفى هذا المجال فإن أعداد سفن كل خط ملاحي كانت تختلف من دولة لأخرى تبعا لما تمتلكه منها أو تخصصه لرحلاتها ، ومن ثم يظهر بجلاء تفوق بريطانيا ثم فرنسا ومن بعدهما مصر ثم النمسا فإيطاليا ثم روسيا والدول الأخرى ، وذلك تبعا للدرجة ارتباط مصالحها التجارية بمصر (٧) .

وإذا انتقلنا الى بور سعيد سنجد أيضا تفوق اجمالى العثمانية ولكن لنفس الأسباب زيادة أعداد السفن الشراعية ، بيد أنه يلاحظ الزيادة النسبية لأعداد سفنها البخارية ( التجارية والبريدية ) فبدت ١٦٢٠/١٪ من اجمالى البخارية ، ٨٠٢٪ من اجماليها ، وذلك لمروور سفن خطها الملاحى بين الأستانة والبصرة عن طريق بورسعيد - السويس ، ولكن ظلت نسبة الدول الأخرى متفوقة بخاريا بالنسبة لمجموعها ، وكانت البخارية الانجليزية فى المرتبة الأولى ٤٩٣١٧٪ فالفرنسية ١٦٨٣١٪ فالمصرية ١٢٢٩٠٪ ثم النمساوية فالروسية والايطالية ، كما كانت البخارية تمثل القدر الأكبر بالنسبة لسفن كل منها ، ثم الدول الأخرى ، وذلك لوجود علاقات بين هذه الدول والشرق الأقصى ، ومن ثم اتخذت القنفة مبرا .

أما إذا انتقلنا الى موانئ البحر الأحمر فانتا نلاحظ انخفاض أعداد السفن بها عما كان فى البحر المتوسط ملتقى الموانئ الأوربية ، وهذا ما يوضحه البيان التالى لنفس الفترة فى موانئ السويس والقصير ، سواكن ، مصوع وذلك لاجمالى السفن التجارية الواردة والخارجة .

(٧) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام البحرية التجارية » -



يُبين إجمالي الموزعة المليونين التجاريّة والأجنبية في جزائر السنوس . المليون : موزاكن ، مجموع على ١٨٧٠ ، ١٨٧١ (٢)

البيان	القصير				موزاكن				مجموع				الإجمالي		النسبة المئوية	
	بشراعية		بجارية		إجمالي	بشراعية		بجارية		إجمالي	بشراعية		بجارية		إجمالي	بجارية
	تجارية	بريدية	تجارية	بريدية		تجارية	بريدية	تجارية	بريدية							
طاشية	٢٥٢	١٠	٢٧	٢٩٩												
معمرية	١٣٦	١٣	١٤٩	٢٩٨	٦٤٨	٧	-	-	-	١٥٠	-	-	-	-	٢٨٦	١٠٠
أجنبية	٢٤	٢٤	١١٧٩	١٢٣٤	١	١	-	-	-	٧	-	-	-	-	١٢٧٩	١١٧٩
فرنسية	١٤	١٤	٨٢	١٧٩						٤					١٧٩	٨٢
إيطالية	٢٠	٢١	٢٩	٦٨						١					٢٩	٢٩
تسوية	٩	٩	٧	١٢٨											١٢٨	٧
للمسح	-	-	-	١											١	-
عائدية	٧	-	-	٧						٤	-	-	-	-	١٥	-
ملا أخرى	١٧	١٧	-	٥٩						٤	-	-	-	-	٢٤	١٧
الإجمالي	٤٨٤	١٣٨٨	٥٣٢	٢٤١٥	٦٥٨	٨	-	-	-	٦٦٦	٥٦٤	-	-	-	١٣٨٨	٣٥٥٢

Report B : OF, CI - Tome ٤, p - ٢٣٥-٢٤١.

Tome ٤, p ٢٣٥-٢٤١.

Les Cl. p ٢٣٥-٢٤٢.

(٥) أضيفت السلع التجارية من السنوس ١٨٧١ من إحصاء موزاكن سنة السنوس من -

والملاحظ من هذا الإحصاء تبوأ السويس مركز الصدارة بنسبة ٥١٠٠٧٪ من الإجمالي العام وكانت نسبة الشراعية بها ٢٠٤١٪ ، أما البخارية فكانت نسبتها ٧٩٩٥٩٪ ، ثم يليها مصوع ١٩٩٤٥١٪ والشراعية بها ٩١٩٥٧٪ والبخارية ٨٠٤٣٪ ، ثم سواكن ١٥٩٤١٢٪ الشراعية بنسبة ٧٧٣٦٦٪ والبخارية ٢٢٦٣٤٪ ، وأخيرا القصير بنسبة ١٤٨٠٪ الشراعية منها تمثل نسبة ٩٨٧٩٩٪ وأما البخارية فقد كانت ١٢٠١٪ ، أى أن السويس لم تحتل فقط المرتبة الأولى وإنما كانت متفوقة بدرجة كبيرة فى استقبالها السفن البخارية وأن القصير بدت فقيرة للغاية فى استقبالها السفن المتطورة ، وبين هذه وتلك تبدو أهمية تحركات السفن التجارية المصرية بين سائر الجنسيات ، وغذاه اذا كانت نسبة الشراعية منها تأتي فى المرتبة التالية الكبيرة للدولة العثمانية فيدنت نسبتها ٤٢٠٣٨٪ من الإجمالي العام للشراعية ، الا أنها حافظت على نفس المرتبة الثانية فى السفن البخارية فكانت ١٣٧٨٠٪ من اجماليها العام ولم تتقدمها سوى بريطانيا التى كانت نسبة سفنها ٦٥٩٤٠٥٪ تبعها لتحركاتها الملاحية المتسعة بين الهند وعدن وأوربا مرورا بالسويس ، بيد أن أهمية هذه السفن البخارية المصرية بدت على وجه الخصوص فى مينائى سواكن ومصوع فكانت فى أولهما هى كل السفن البخارية من إبورات البوستة الخديوية ، وفى الثانية كانت النسبة المتفوقة ٧٢ من الاحمال ٧٤ ، وكانت السفينتان الأخريان انجليزيتين ، وفى هذ المجال بدت أداة هامة فى الربط بين مصر وملحقاتها ، ولعل هذا يقودنا الى محاولة ترتيب الاحصاءات السابقة تبعا لسفن كل دولة لتبين موقع السفن المصرية منها .

كما هو واضح فان الدولة العثمانية كانت دوما متفوقة فى السفن الشراعية تليها إنجلترا وبقية الدول ، بينما تبوأ مصر مركزا متاخرا ، حدث ذلك فى الاسكندرية وبورسعيد ، بينما تلت العثمانية فى السويس وسواكن ومصوع ، ربما لأن هذه الموانئ مثلت خصوصية متميزة لكل منهما حيث زيادة حركة الركاب فى موسم الحج وتزايد نشاط السفن بصفة عامة ، بالإضافة الى تميز روابط الشعوب وتفضيلها استخدام السفن الاسلامية فى هذا الموسم وامتد أثر ذلك فى غالبية الأحيان الى القترات الأخرى ، ومن ثم فقد بدت السفن الشراعية العثمانية هى المنافس الأول للشراعية المصرية ، مع ملاحظة أن رينى بك فى هذه الاحصاءات لم يشر للسفن المصرية التى كانت تعمل فى النشاط الخاص بكل ميناء فى اجراءاته النقل للشحن أو التفريغ أو الانتقال من الميناء للملاحة الداخلية وخاصة فى الاسكندرية حيث ترعة المحمودية ، بينما كانت الغالبية الفارقة للمصرية

في القصر التي بدت كميناء فقير الامكانيات الملاحية واقتصاره على استقبال حركة الركاب في جنوب مصر .

وقد أثرت حركة السفن الشراعية خاصة بالنسبة للدول العثمانية في ترتيب الاجمالى العام فبدت تمتلك من السفن أعدادا كبيرة عكس واقع التطور ، وذلك في أنه لم يكن بمقدور سفنها هذه الانتظام في خطوط مرور بحرية منتظمة المواعيد .

وعموما فالسفن الشراعية بأسرها لم تكن لها جداول مواعيد ، وانما كانت تخضع لعوامل الطقس ودرجات الملامه الملاحية أثناء رحلاتها ، ولعل السر في تفوق شراعية العثمانية يكمن في أنها كانت تمتلك أعدادا كثيرة منها ، كما أن سفنها حاولت الافادة من خصوصية امتداد الولايات العثمانية ومن ضمنها مصر وكانت زيادة أو تكثيف أعدادها بديلا عن عدم امتلاك البخارية التي تتميز بزيادة الحمولة وتفوق السرعة وانتظام المواعيد ، وعلى العكس من ذلك كانت انجلترا التي امتلكت كلا النوعين بدرجة مكنتها من المنافسة والتفوق في خطوطها الملاحية .

فبالنسبة للسفن البخارية نجد أن مصر كانت تتبوأ المرتبة الثالثة بعد السفن الانجليزية والفرنسية وذلك في أهم الموانئ الاسكندرية وبورسعيد ، السويس ، ثم تفردت بكل من سواكن ومصوع ، ثم كانت تلى سفن مصر بقية الدول النمسا ، ايطاليا ، روسيا ، بينما كانت تتقهقر السفن العثمانية لمرتبة تبعتها عن مستوى المنافسة ، ولعل ذلك يعطى صورة عن ماهيتها كرجل ضعيف ، ويقدم لنا تفسيراً عمليا لأسباب استحواذ السفن البخارية المصرية على اعجاب أهالى وتجار الولايات العثمانية ، مثلما يفسر جانباً هاماً من دوافع التشجيعات السلطانية للبحرية التجارية المصرية ، حيث كانت هذه السفن العوض والبديل عما لا يملكه السلطان بالفعل ، خاصة وأنها كانت ترفع رايته في البحار وإن كان ذلك اسمياً .

ولعل هذا يوضح أن مصر كانت بالفعل متطورة في عالم الملاحه ، وأنها امتلكت سفناً بخارية نافست بالفعل السفن الأجنبية في عهد اسماعيل باشا ، وكانت في مستوى حضارى وبدرجة لم تدع معها النشاط الأجنبى يستحوذ بأسرها على الموانئ المصرية ، ولم يكن منتظرا منها في ضوء رسوخ تفوق امكانيات الدول الأخرى اقتحامها السوق الأجنبية بنفس الدرجة ، وانما اتجهت لكي تبلور نشاطا ملموسا لأعدادها الى الموانئ القريبة ، وهذا يفسر لنا نجاحها في الربط بين مصر والولايات العثمانية وبعض الموانئ الأوربية الأكثر قربا في السواحل اليونانية ، وعدم نجاحها

في الموانئ الإيطالية والنمساوية ، وكذلك عدم وجود خطوط سير لسفنهما إلى إنجلترا وفرنسا - وإن كانت قد أبحرت لهما في بعض الرحلات التجارية - وذلك لامتلاك هذه الدول أعدادا كبيرة من البخارية .

وحتى تتضح هذه الصورة بدرجة أكثر ، نقول أن الإبحار للموانئ العثمانية كان أكثر ملاءمة ليس بسبب الظروف التاريخية والسياسية فقط وإنما لوجود أرضية ملائمة لنشاط السفن البخارية المصرية لخلو الساحة العثمانية من هذا النوع القادر على المنافسة ، في الوقت الذي يتجه نشاط السفن الأجنبية للربط بينها وبين موانئ دولها ، ومن ثم أصبحت المصرية تمثل الرابط بين مصر والسواحل الشامية والعثمانية ، وكذلك كان يناسبها الإبحار إلى الجزر اليونانية ، لأن اليونان كانت تسير سفنها الشراعية للموانئ المصرية ، ولم تكن تسير البخارية التي كانت تعمل بينها وبين الموانئ الأوروبية .

ولكى يكون الحديث موقفا ، وحتى لا تذهب التأويلات إلى الظن بامتلاك الدولة العثمانية أعدادا بخارية كبيرة تعمل في موانئ أخرى ، أو أن إنجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا كانت تسير إلى مصر ما تمتلكه من السفن البخارية وبالتالي كان بمقدور المصرية التوجه إلى موانئها بنفس الدرجة ، نشير إلى أن الإحصاءات توضح ذلك ففي إحصاء عدد السفن البخارية في العالم عام ١٨٧٧ ، كانت بواخر العالم بأسره ٥٤٧١ سفينة تجارية ، الانجليزية ٣١٣٣ ، الفرنسية ٢٧٢ ، الروسية ١٤٥ ، الإيطالية ١١٠ ، النمساوية ٧٤ ، بينما التركية والمصرية ٣٣ وقد سبق أن وضع في التطور الكمي للسفن امتلاك البحرية التجارية المصرية لغالبية هذا العدد ، أما اليونانية فقد كانت ١٢ سفينة ، والبقية للدول الأخرى .

أما السفن الشراعية فقد كان عددها لنفس العام ٥١٩١٢ منها الانجليزية ١٧٧٦٥ ، الإيطالية ٤٤٠٢ ، الفرنسية ٣٣٥٠ ، اليونانية ٢٠٢٤ ، الروسية ١٨٠٢ ، النمساوية ٦٥٢ ، أما التركية فقد كانت ٣٠٠ سفينة ، والبقية للدول الأخرى (٩) .

وكان من الطبيعي وجود توازي بين أعداد السفن وحجم توجهات التجارة المصرية الخارجية ، ولذا فقد كانت بريطانيا المتفوقة بحريا تستحوذ على ٧٩.٢٪ من تجارة مصر في الأعوام ٧٤ - ١٨٧٨ ، تليها فرنسا

---

(٩) الوثائق المصرية : المجلد ٤٧٩ بتاريخ الإحد ٢٢ صفر ١٢٩٥ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٧٨ - ولتزيد راجع ما سبق تناول في هروف ليام البحرية التجارية المصرية .

٢٨ و١٣٪ ثم النمسا والمجر ٢٤ و٦٪ ونلاحظ اهتمام سفنها بالبريد خاصة ،  
ثم إيطاليا ٩ و٤٪ وبغية الدول الأخرى ١٨ و٧٪ (٩٠) .

وأنه طالما وجدت سفن بخارية قسادة على الرحلات البحرية لدى  
أي دولة ، فإنه لا شك ستتجه تلك الدولة أولا وقبل كل شيء لاستخدام  
سفنها في شتى ظروف النقل البحري ، وإذا لم تكفى أعداد سفنها البخارية  
تستعين ببواخر الدول الأخرى ، ونفس الشيء إذا كانت تمتلك شراعية فقط  
أو بخارية قليلة الأثر ، ولهذا يرجح قيام السفن المصرية بأعدادها البخارية  
- التي تراوحت في عهد اسماعيل باشا بين ٢٦ ، ٢٧ سفينة - بجهت  
ملحوظ تبعا لامكانياتها العددية إزاء الزيادة الكبيرة لمسا امتلاكه  
الدول الأجنبية ، ولا شك فإن الأعداد الأجنبية كانت ستتزايد في حالة  
عدم وجود المصرية ، وبالطبع لم يكن بمقدور المصرية احتكاك نشاط الموانئ  
المصرية في البحار وذلك لبروز عدة حقائق هي : -

أولا : استقرار مبدأ حريتي التجارة والملاحة ، وأن الأمر لم يعد  
احتكارا للبasha الذي يرسله أو يستقبله على ظهر سفنه .

ثانيا : أكد توافد السفن من مختلف الجنسيات وتفرق أعدادها  
مجتمعة عن المصرية ، أن ما كانت تشارك به الموانئ المصرية  
في حركة التبادل الدولية كان يفوق كثيرا إمكانيات السفن  
المصرية منفردة ، وبالتالي اتسعت ساحة النشاط للأجنبية .

ثالثا : كان قد استقر للأجانب حرية التجارة تبعا للامتيازات الأجنبية  
والفاء الاحتكارات ، وبالتالي وجد التجار مثلما وجدت البيوت  
التجارية والتوكيلات الملاحية وغيرها ، الأمر الذي كان يهمها  
هي الأخرى تنشيط دور سفن دولها ، أو استخدامها كرايط  
مع دولهم .

بالإضافة الى ذلك ما كانت تعنى به كل دولة من استخدام لسفنها  
التجارية في التعامل مع مصر سواء بالتعامل المباشر منها وإليها ، أو غير  
المباشر في ممرها بالموانئ المصرية أثناء إبحارها الى مناطق أخرى .

وفي أعقاب هذا العرض التفصيلي لجنسيات السفن التجارية في أهم  
الموانئ المصرية أو الملحقات يجدر تناول أجمالي الحركة في مجمل الموانئ .

---

(٩٠) فريدريكو أمينشي : مرجع سابق ، ج ٩ ، ص : ٥٥ .

في غالبية السنوات التالية ، وذلك مما أورده فريدريكو أميتشي عن الفترة ٧٣ - ١٨٧٧ ، ويلاحظ على هذا الإحصاء أنه لم يرد تفصيلا على غرار ما اتبعه ريني بك ، كما سنلاحظ فيه زيادة نسبة أعداد السفن المصرية مقارنة بالاجنبية ، ويرجع أن ذلك كانت نتيجة رصده اجمالي السفن الشراعية المصرية وغيرها من الوحدات البحرية التي كانت تنتقل في الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية فقط ، دون المشاركة في الملاحة البحرية بين مصر والخارج ، وهو الذي لم يورده ريني بك ، ولكنه يبرز على كل حال تطور المشاركة المصرية ، وكان كما يلي (١١) :

الموانئ	اجمالي السفن حسب حركة التفتيش					السفن حسب حركة السير للملاحة			السفن حسب الجنسية		الاجمالي العام (١٧)	نسبة السفن المصرية	نسبة السفن الاجنبية	نسبة البقاء الاجمالي العام /
	بحرية	شراعية	ملازمة	منقلة	مصرية	لجسية	مصرية	لجسية						
البحر للترست	٩٠٩٩	٢٠٤٤٤	١٣٦٧١	٢٥٤٩٢	١٤٤٣٢	٢٥٠٢٠	٣٩٤١٣	٣٦٠٥٧٢	٦٢٠٤١٧	٢٥٠٢٠٤				
الاسكتوفية ٧٢-٧٣	٩٥٨٤٤	٦٧١٥	١٤٧١	٢٠٩٤٨	٣٨٠١	٢٠٥٨٨	٣٣٣٩٩	٨٠٠٤٤١	٩٦٠٥٩	٢٠٠٠٢٨				
بروسميد ٧٧-٧٣	٧	١١٤٩٣	٣٩٤٤	٧٥٥٦	٣٩٦٥	٧٥٣٥	١١٥٠٠	٢٤٠٤٧٨	٩٦٠٥٩٣	١٠٠٠٢٨٨				
مينايط ٧٣-٧٣	-	٤٦٥٢	٤١٢٢	٢٩	٤١٣٢	٢٦	٤١٣٢	٩٩٠٤٤١	٠٠٠٥٥٩	٤٠١٦٢				
كبر كبر ٧٧-٧١	-	٢٧٧٥	٣٧٥٧	١٨	٣٧٥٢	٢٢	٣٧٧٥	٩٩٠٤٠٧	٠٠٠٣٢٣	٢٠٤٨٣				
البرانس ٧٧-٧٣	-	٩٣٧١	٩٣٤٢	١٢٨	٩٣٥١	١٢٠	٩٣٧١	٩٨٠٣١٩	١٠٢٨١	٨٠٢٨٣				
وشيد ٧٧-٧٣	-	١٦٨	٢١	٢٨	١٣٠	٢٨	١٦٨	٧٧٠٢٨١	٢٢٠٢٩٩	١٥٠٠				
الغريش ٧٣-٧٣	-	٧٨٩٨	١٨٣٩	-	٩٧٢٧	٣٣٢٨	٧٥٠٩	٣٢٠٨٨٢	٢٢٠١١٨	٨٠٢٩١				
موانئ البحر الأحمر	١٤	١٦٦١	-	١٦٧٥	١٦٥٥	٢٠	١٦٧٥	٩٨٠٠٠٦	١٠١٤١	١٠٤٨٨				
السويس ٧٣-٧٣	٦٤	١٤٦٩	٩٦٦	٦١٧	١٤٦٦	٧٢	١٤٦٦	٩٥٠٢٠٢	٢٢٠١١٨	٨٠٢٩١				
المنصور ٧٣-٧٣	٥٤٢	٨٣٦	-	٩٣٩٩	١٣٦٩	٦٦٠	٩٣٩٩	٨٨٠٣٣٧	١١٠٢٠٢	١٠٢٢٤				
سواكن ٧٣-٧٣	٣٦١	١٨٦٩	٥٣٠	١٩٠٠	٥٤٧٤	١١٥٦	١١٥٦	٣٦٠٧٧٤	٣٣٠٢٣٢	٣٠٢٧٨				
مصر ٧٣-٧٣	٣٢٤٠	٧٨٣٩١	٤٣٢٨٦	٦٩٤٩٧	٤٨٩٩٦	٦٣٧٨٦	١١١٧٨٢	٤٢٠٨٢٢	٥٦٠١٦٨	١٠٠٠				
الاجمالي العام	٣٢٤٠	٧٨٣٩١	٤٣٢٨٦	٦٩٤٩٧	٤٨٩٩٦	٦٣٧٨٦	١١١٧٨٢	٤٢٠٨٢٢	٥٦٠١٦٨	١٠٠				

(١١) النسب من عمل الباحث والبيان مستخرج بمعرفته من إحصائيات مطابقة عن :-

فريدريكو أميتشي عرجوع سابق ، مع ٢ حتى ١٣-٨٠٠٠

(١٢) أورد أميتشي تحت هذا العنوان " السفن فياد الطم المصرية فياد الطم الاجنبية " .

(١٣) هذا الاجمالي خلاص بحركة السفن التجارية دون العربية حسب جنسيتها وهي والمراجع نفسه ص ٥٦-٥٧ .

(١٤) لم يورد أميتشي خلاف هذين العامين لوجه وقد اشار لهم تاملر سولمان . وكانت نسبة الوجه تاتي من إحصائيات جرمأ مسجوماً رابطاً تلك عام ١٨٧٧ - . نفسه ص ١٢ ٢٧

ونلاحظ في هذا الإحصاء تفوق الحركة الملاحية في سواحل البحر المتوسط عن البحر الأحمر وفي أولهما تفوقت الاسكندرية بصفة عامة على سائر الموانئ ثم تلتها بورسعيد كذلك ، فدمياط وبقية موانئ هذا الساحل نتيجة زيادة الحركة الشراعية ، ولذلك لا تظهر « دمياط - أبو قير - البرلس - رشيد - العريش » في جداول خطوط سير السفن البخارية .

أما في البحر الأحمر فقد تبوأ السويس المرتبة الأولى ثم مصوع بالقصير فالوجه فسواكن ، وإن كانت حركة الملاحة البخارية تنحى كل من القصير والوجه من المنافسة ، وتضع سواكن في مرتبة تسبق مصوع .

أما إذا حاولنا تناول حالة كل ميناء على حدة ، فإن النسب التي وضعها الباحث توضح قياس حركة السفن المصرية والأجنبية ، ومنها يبرز ارتفاع نسبتها في الاسكندرية ٣٦٥٧٣٪ عما كان في بورسعيد ١٠٤١٪ ، والسويس ٢٢٨٨٢٪ ، وذلك لوجود حركة مرور بحرية نشطة في الاسكندرية كموقع لإدارة البحرية التجارية المصرية ، يبدأ وينتهى إليها نشاط سفنها العاملة في البحر المتوسط ، وكذلك التي تصلها من البحر الأحمر ، بالإضافة إلى حركة السفن الشراعية الساحلية ، وعلى العكس من ذلك فقد تفوقت الأجنبية بصورة كبيرة في بورسعيد ٩١٩٥٩٪ وذلك لاتخاذها ميناء عبور ( ترانزيت ) لغالبية السفن المارة من قناة السويس ، سواء التي تمر بالموانئ المصرية في البحرين ، أو التي تجتازها دون مرور متجهة بين أوروبا والبحر الأحمر فالشرق الأقصى ، ونفس الشيء وإن كان بدرجة أقل في السويس ٧٧١٨٪ ، وذلك لبروز السويس كميناء تجارى يرتبط بالظهر المصرى عبر الطرق البريدية والحديدية ، وبالتالي اتجه نشاط غارق الإحصاء بينها وبين بورسعيد إلى السويس نفسها ، وفي هذا المجال نشير إلى أنه مما خفض نسبة السفن الأجنبية في السويس عن بورسعيد ، زيادة نسبة السفن المصرية المتفوقة في سواكن ٨٨٣٩٧٪ ومصوع ٧٦٩٧٤٪ والتي كانت ترتبط بين السويس وتلك الملحقات ، بالإضافة إلى الوجه ٩٥٣٠٣٪ والتي كان بها الحجر الصحي ، وكما هو معلوم فإن هذا الحجر كان يرتبط بحركة الركاب المتزايدة في موسم الحج ، وكانت تستأثر بغالبيتها السفن المصرية التي كانت تصل السويس ، ويمكن أن يشارك القصير بدرجة أقل في تفوق نسبة السويس ، لأن حركتها كانت في غالبيتها شراعية ، بينما كان تفوق نسبة السويس يكمن في البخارية .

وفي النهاية لعل هذا العرض يوضح بجلء الدور الذي قامت به السفن التجارية المصرية في سوق المنافسة الدولية ، وأنها في عهد اسماعيل باشا

قامت بمرور ملحوظ في الحد من السيطرة الأجنبية على نشاط الموانئ المصرية ، ولم يكن عهد محمد سعيد باشا ، كما أنها واكبت في هذا المجال الطموحات السياسية لدرجة استحوادها على الغالبية العظمى من نشاط المحققات في مينائي سواكن - ومصوع ، وتستحق بذلك أن نشير إليها باعتبارها نموذجا للمشروع الذي قام بواجباته خير قيام إزاء بلورة التطور الحضارى لمصر في سوق الملاحة الدولية ، وأن البحرية التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا استردت مكانتها التي كانت قد تدهورت في عهد سلفه محمد سعيد باشا ، وأنها بذلك قد تلافت فترات الانتكاسة التي تلت عهد محمد على باشا بكل سلبياتها وأهمها السيطرة الكاملة أو شبه الكاملة للملاحة التجارية الأجنبية ، على الأقل في حركة ترددها في الموانئ بين الخروج والدخول ، مع ملاحظة أن هذه النسبة ليست مؤشرا لأن تؤخذ قياسا لمساهمة السفن المصرية في نقل أمور التبادل الخارجى البحرى وذلك للتفوق الحركى لترددات السفن البخارية الأجنبية ، بالإضافة الى زيادتها في الحمولات ، وكذلك لانصواء أعداد من السفن الشراعية المصرية التي كانت تعمل في الملاحة الساحلية وليس النقل بين البخار خاصة في أبى قير ، البرلس ، رشيد ، العريش ثم القصير ، وكانت هذه بطبيعتها أقل في الحمولة من الشراعية البحرية ، وأقل كثيرا في الحمولة من البخارية ، وهذا ما قد يتضح في العناصر التالية التي ترصد من خلالها دور السفن في النقل البحرى .



## ثانيا : دور السفن التجارية فى الربط بين مصر والغارج :

وكان يتم القيام بهذا الربط من خلال إبحار السفن فى الخطوط الملاحية عامة سواء المنتظمة أو غير المنتظمة التى كانت تتم فيها الرحلات البحرية بموجب تعليمات ونظم الادارة العمومية للبحرية التجارية .

وقد سبق الإشارة الى أن الادارة فى سبيل تحديد المسارات الملاحية ، كانت توكل كل ذلك الى لجان متخصصة تقوم بتحديد مثلها كانت تعنى بمسألة التوكيلات ، باستثناء بعض الحالات الملاحية الطارئة التى كانت تراها الادارة العمومية ، أو تصدر بشأنها أوامر الباشا الوالى اذا كانت مهام خاصة بالميرى .

على أن ما يعنينا فى هذا الجانب هو رصد الخطوط الملاحية المنتظمة فى فترة البحث فى كل من سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها ، ثم سواحل البحر الأحمر ، وخاصة أن هذا الرصد يأتى فى أعقاب الإشارة الى حيثيات اختيار أماكن الرسو ( المحطات البحرية ) من توافق الظروف الملاحية والاقتصادية والسياسية ، وذلك بالنسبة للخطوط الملاحية المنتظمة ، وهى التى كانت تمثل المحور الرئيسى لنشاط السفن ، مثلما تقدم لنا مؤشرا لوجهة التبادل الخارجى تبعا للمنافسة الأجنبية ونسب سفن الدول .

والملاحظ بصفة عامة أن تنظيم مرور السفن وفق مواعيد محددة كان يعتبر تطورا هاما على صعيد توفير الثقة لدى المتعاملين معها ، كما أنه كان يتيح الفرصة لإعلان الوكلاء عن مواعيد رحلاتها وجداول مرورها ، وقد كانت توجد خطوط ملاحية تمر على عدة موانئ مثلما وجدت خطوط مباشرة بين مينائين كالاسكندرية - الأستانة مثلا ، غير أن هذه الأمور لم تكن فى مجملها على وتيرة واحدة ، وانما كانت متغيرة وفق تطور امكانيات البحرية التجارية وكجزء من تطور ظروف مصر ذاتها فى عهدى محمد سعيد باشا وإسماعيل باشا .

## — خطوط البحر المتوسط وامتداداتها : —

تبعا للظروف التي لازمت عهد سعيد باشا في فترة الارهاصات الاولى لقيام البحرية التجارية المصرية ، لم ترد اشارة تفيد تنظيم مرور سفن تجارية بين مصر ومواني البحر المتوسط ، باستثناء تلك الاشارات التي جاءت للسفن الخاصة بدائرة الهامى باشا وكانت تبصر من الاسكندرية عن طريق أزمير الى الأستانة ، وتعود الى الاسكندرية عن طريق مرسين ، ولم نعتز على اشارات لمواعيدها أو ما يحصل بنظم خدماتها (١٣) ، كما أنه كانت تغلب عليها صفة الخصوصية للدائرة الالهامية ، ولذلك فعلى الرغم من وجود هذه السفن — التي بيعت ضمن دائرة الهامى بعد وفاته ١٨٦١ وفاء لديونه (١٤) — لم ترد بالوثائق سوى بعض الاشارات لاستخدام الحكومة الموقت لها ، وكان جل اعتمادها منذ منتصف ١٢٧١ هـ / ١٨٥٥م على السفن الحربية لجلب الأخشاب من سلانيك وتريستا (١٥) ، الى أن جاءت اشارات الى ارسال سفينتين من المجيدية هما « برشيان » الى مالطة ، « النيل » الى الأستانة عام ١٨٥٨ دون اقترانهما بخطوط سير محددة ، وكانت شركة القناة قد نجحت في استئجار البخارية « سعيد » للنقل بين الاسكندرية وبورسعيد (١٦) ، الأمر الذى يوضح أن المجيدية لم يكن لديها من السفن ما يمكنها من تنظيم رحلات منتظمة في هذا البحر وكان ما تقوم به في هذا البحر عبادة عن مأموريات مؤقتة ومن ثم بلبت الاستعانة بالسفن الأجنبية ذات خطوط السير الملاحية المنتظمة أمرا حتميا ، وهو ما حدث بالفعل في استخدام الحكومة للسفن النمساوية من شركة اللويد في نقل البريد وبعض الشركات الأجنبية الأخرى (١٧) .

(١٣) كانت هذه السفن هي « برونس نكو — لندن — كايرو — مريال — اليخت الهامى » .

« الأمير » محمد علي : مرجع سابق ، ص : ١٥٣ .

(١٤) جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٢٧ ، ١٢٦ .

(١٥) «إبر الوفاق القينعية ( ديوان معية ) : — دفتر ٥٠٤ معية تركي ، ترجمة امر رقم ٤٣٨ نمرة النصف الثاني من ١٢٧١ هـ ( ١٨٥٥ ) عن ارسال سفن ونقود الى سلانيك ، ص : ٩ .

— محظلة ٢٢ معية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٣٠١ بتاريخ غاية ربيع الثاني ١٢٧٥ هـ ٦ ديسمبر ١٨٥٨ ) من كينك الى الجباب المال .

(١٦) نفسه : — ترجمة وثيقة رقم ٧٠ بتاريخ ١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٢٩ أكتوبر ١٨٥٨ ) من خافي خليل فزيق البتزية الى المعية ، — ترجمة وثيقة رقم ١٠٢ بتاريخ ١٣ ربيع ١٢٧٥ هـ ( أول نوفمبر ١٨٥٨ ) من خورشيد محافظ اسكندرية الى المعية .

(١٧) — : ترجمة الوثيقة رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٦ نوفمبر ١٨٥٨ ) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية .

أزاء هذا لا يمكن القول بوجود خطوط منتظمة للمجيدية بين موانئ البحر المتوسط ، وإن ذلك كان عبارة عن رحلات أو مهام تجارية أو سياسية خاصة باستثناء البخارية « سعيد » لخدمة شركة القناة ، وبدا الأمر وكأن الانتظام كان من شأن السفن الأجنبية في توافدها الى موانئ مصر ، أو لأن الأجانب ( ديرفو مدير المجيدية ودى لسي ) ، قد نجحوا في تشغيل السفن التجارية المصرية بانتظام فيما بينهما ، ولم تكن المجيدية سوى مشروع ولید أجهض نشاطها في البحر المتوسط في مهله ، لأنها بعد تعريبها أو بالأحرى تصفيتها لمصلحة مصرية تم إيقاف ( ربط ) سفنها بالاسكندرية لموامل سبق تناولها ، ومن المفارقات أن ذلك حدث إبان ازدهار التجارة البحرية في أخريات عهد سعيد باشا ، ومن ثم لم يكن هناك مناس من ترقب الأمل في عهد المشروعات اللاحقة .

ومع تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية كشركة طموحة كطموح مشروعات بداية عهد اسماعيل باشا إبان ازدهار ظروف قيام النشاط البحري ، نجدها تشير في طلب ترخيصها الى تخصيص باخرتين للسلاحة في البحر المتوسط ، وأقرت جمعية الشركة بأن يتم قيامهما يومي الثلاثاء والخميس في الثالثة بعد الظهر ، وذلك من الاسكندرية الى الأستانة اعتبارا من تاريخ قرارها ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( ٢٢ أغسطس ١٨٦٣ ) ، على أن يزود هذا الخط بسفن أخرى يتم شراؤها .

ولما كان اسم العزيرية قد برز سريعا الى الوجود وحل محل الشركة المصرية ، وتطورت معها الامكانيات المالية ولازمها الطموح الكبير ، لذا خصصت ثماني سفن للابحار بين الاسكندرية والأستانة وصولا الى البحر الأسود ، واتخذت قرارها بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) باحضار أربعة عشر سفينة أخرى للمرور بطريق الشام ، سلايك - الأستانة - البحر الأسود وتخصص منهم أربعة وإبورات لنقل (المواشي) والحيوانات (١٨) ، ويبدو أن ذلك قد تم معطيه وزاد رصيد الشركة من الوحدات البحرية العاملة (١٩) ، وبالتالي زادت كثافة تحركاتها ، تبعا لما أقرته من قيام رحلات بحرية كل يوم ثلاثاء وخميس في خطوط ملاحية بين الاسكندرية والأستانة مروراً بموانئ الشام من جانب ومن الاسكندرية - كريت - أزمير فالرواني الأخرى الى الأستانة من جانب آخر ، وقدر البعض عمل خمسة عشر سفينة في تلك الخطوط (٢٠) ، حتى أنه حين

(١٨) دار الوثائق القومية ( ختمات - عزيرية ) : محفظة قرارات مجلس إدارة العزيرية .  
قرار لمر ١٢/٢٠ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ( يناير ١٨٦٥ ) .  
(١٩) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .  
(٢٠) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ ، ٧١٠ .

زار الخديوى اسماعيل الأستانة مايو ١٨٦٦ كانت ترافقه ست من سفن  
العزيرية لنقل حاشيته (٢١) .

وكما هو واضح فقد كان التركيز المحورى يدور حول الاسكندرية -  
الأستانة ، وربما كان ذلك معبرا عن وجهة السياسة ، لأن هذه الفترة  
كانت تحتاج الى محاور أوروبا للمشاركة فى نقل تجارة القطن دون انتظار  
لهام التأجير والتعاقدات المؤقتة ، ثم حدث أن حول نشاط بعضها الى دعم  
الأسطول الحربى فى كريت ، وأثر ذلك وقتيا على إيرادات الشركة ،  
إزاء تناقص أعدادها وبالتالي ترك ساحة أكثر اتساعا للسفن التجارية  
الأجنبية التى أحسنت اقتناص الفرصة بتخفيض النولون ، الأمر الذى  
اضطر العزيرية لأن تجرى تخفيضات بنسب أكبر وأقرت امكانية تقديم  
الوكلاء قروضا للتجار ، ثم اضطررتها للمشاركة فى كريت الى إلغاء المرور  
مؤقتا على موانئ الشام .

ونظرا لتعدد وكثرة المهام التى كانت تقوم بها للمبرى تم الاتفاق على  
تحديد أجر تأجير السفن للمبرى كل حسب حمولتها ، وكذلك تم الاتفاق  
على نقل البريد ، وكانت تلك الأمور كبداية لتسوية انخفاض  
النولون (\*) ، كما أثبتت آنئذ امكانية تسيير خط بحرى من الاسكندرية  
الى مرسيليا وعلى أساس نقله حجاج مراكش والجزائر (٢٢) ، ولكن لم  
يتم ذلك الا فى صورة جزئية مؤقتة لبعض السفن ، وقد عزى شريف باشا  
عدم تحقيق ذلك للحاجة الى الدعم الحكومى المادى .

ويبدو أن إيقاف المرور ولو مؤقتا كان يسهم بدرجة ما فى صرف  
انظار التجار عن السفن التجارية ولذلك بعد رجوع سفن كريت للمصل  
التجارى قررت ادارة العزيرية فى ٣ رمضان ١٢٨٤ هـ ( ٣٠ ديسمبر  
١٨٦٧ ) إعادة مرور سفنها (النجيلية - المنيا - مسير - المنصورة - دمهور)  
على موانئ الشام وذلك لمناسبة حلول فصل الشتاء حيث تكثر الحركة  
التجارية ولاقتراانه بموسم الحجاج آنئذ ولكن لمدة ستة أشهر على سبيل  
التجربة ، وكان يصل بين الاسكندرية وموانئ الشام وينتهى بتجاوز نسبي

---

(٢١) دار الوثائق القومية ( خفحات - عزيرية ) : المخططة الأولى ، قرار جمعية نظارة  
عموم القومانية العزيرية بتاريخ ٤ ذى الحجة ١٢٨٣ هـ ( أبريل ١٨٦٧ ) .  
(\*) سيتم تناول تفاصيل أكثر فى العناصر اللاحقة من هذا الفصل .  
(٢٢) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ سفر ١٢٨٤ هـ/ ١٧ يولية ١٨٦٧  
> حوادث داخلية > تقرير شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس بالنيابة عن  
مجلس ادارة القومانية العزيرية ، ص : ٤ - أمين سامى مرجع سابق مج ٢ من ج ٣ ،  
ص : ٧١٢ .

في مرسين (٢٢) مع وجود خط آخر الاسكندرية - أزمير - الأستانة ،  
والمرور على ما يقع بينهم من موانئ كسافز وجشمه وغيرها مما أوجبت به  
توكيلات ملاحية آنذ ، ويبدو أنها كانت الفترة التي تؤذن بتخطي الانتكاسة  
في تجارة القطن البحرية التي كانت قد اثرت على الميزية بصورة أشد  
لتزامها مع أحداث كريت من جانب وارتفاع أسعار السفن من جانب آخر ،  
للأمر الذي أسهم في تورطها في مسألة الاستدانة التي أحبطت كل نجاح .

أقول كانت تؤذن بالتخطي ، لأن الفترة منذ أوائل ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨)  
على الرغم من دنوها من التصفية التي تمت بعد ذلك بنحو العامين ، إلا أنها  
شهدت تزايداً ملحوظاً في كثافة وتنظيم مرور السفن في تلك الأرجاء ،  
وكانت من أكثر فترات الشركة التي وجلت بها توكيلات ملاحية تبمساً  
للرحلات البحرية في الفالية العظمى من موانئ البحر المتوسط - ايجه -  
الدردنيل ، وقامت ببعض الرحلات الى البحر الأسود ، كما استمر خط بوية  
الشام ، وأدخلت في رحلاتها موانئ يونانية ، وافتتحت منذ ١٥ صفر  
١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ ) خط الاسكندرية - تريستا مروا بعبدة  
موانئ إيطالية ، ثم كان التطور الأكبر بعد افتتاح قناة السويس وتحقيق  
الاتصال المباشر بين رحلات البحرين الأحمر والمتوسط ، وفيما يلي نعرض  
بعضاً من تفاصيلها .

فبالنسبة لرحلاتها المنتظمة التي اشتملت على الكثير من الموانئ  
آنذ ، فقد تضمنت ذلك عدة جداول بحرية نورد أمثلة منها لموانئ البحر  
المتوسط ، ايجه - الدردنيل تبمساً لما أقره مجلس إدارتها بتاريخ ١٩ - ٢٦  
ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / ١٩ - ٢٦ يونية ١٨٦٩ كما يلي (٢٤) :-

- 
- (٢٣) دار الوثائق القومية ( خملات - عزيزية ) : محفوظة الواپورات ١٨٦٩/٦٨ .  
حودة قرار مجلس الإدارة نرة ٩ بتاريخ ٣ رمضان ١٢٨٤ ( ٣٠ ديسمبر ١٨٦٧ ) .  
(٢٤) :- : محفوظة الواپورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، ملف خاص بيان واپورات ١٩ ربيع أول هـ /  
ملف خاص بيان واپورات ١٩ ربيع أول ١٢٨٦ هـ / ١٩ يونية ١٨٦٩ - ٢٦ ربيع أول  
١٢٨٦ هـ / ٢٦ يونية ١٨٦٩ ، جداول بيان سفريه واپورات القومانية الميزية .

أولا : خط الاسكندرية - برية الشام. (٢٤) :

ذهاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الأربعاء	٢ بعد الظهر	بورسعيد	الخميس	١٢ وقت الزوال
بورسعيد	الخميس	٤ » »	يافا	الجمعة	٨ قبل الزوال
يافا	الجمعة	٣ » »	بيروت	السبت	٧ قبل الزوال
بيروت	ليلة الأحد	١٢ نصف الليل	طرابلس	الأحد	٦ قبل الزوال
طرابلس	الأحد	٨ قبل الظهر	اللاذقية	الأحد	٤ بعد الظهر
اللاذقية	ليلة الاثنين	٧ بعد الظهر	اسكندرية	الاثنين	٦ قبل الزوال
اسكندرية	» الثلاثاء	٦ بعد الزوال	مرسين	الثلاثاء	٤ قبل الزوال

عسودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
مرسين	الثلاثاء	٧ بعد الزوال	اسكندرية	الأربعاء	٥ قبل الظهر
اسكندرية	الأربعاء	٦ » »	اللاذقية	الخميس	» » »
اللاذقية	الخميس	٨ قبل الظهر	طرابلس	الخميس	٤ بعد الزوال
طرابلس	ليلة الجمعة	١٢ نصف الليل	بيروت	الجمعة	٦ قبل الزوال
بيروت	الجمعة	٤ بعد الظهر	يافا	السبت	٨ قبل الزوال
يافا	السبت	٢ بعد الظهر	بورسعيد	الأحد	٧ قبل الظهر
بورسعيد	الأحد	١١ بعد الظهر	اسكندرية	الاثنين	٩ قبل الظهر

ثانيا : خط الاسكندرية - الأستانة (٢٥) : ذهاب

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الثلاثاء	٤ بعد الظهر	رودس	الخميس	٩ قبل الظهر
رودس	الخميس	١ وقت الظهر	ساقز	الجمعة	١٠ قبل الظهر
ساقز	الجمعة	١٠ بعد الظهر	أزمير	الجمعة	١٠ بعد الزوال
أزمير	السبت	١ » »	جنت قلعة	الأحد	٩ قبل الزوال
جنت قلعة	الأحد	١١ قبل الزوال	الأستانة	الاثنين	٥ قبل الظهر

(\*) تشمل الجداول الأصلية بيان بمدة الإقامة أثناء السفرة بكل ميناء ، مسافة الرحلة بالأميال ، ساعات الرحلة بين كل ميناءين ، ثم أجمال الساعات والأميال .  
 (\*\*) يرجع انه يقصد بوقت الزوال وقت تمام الشمس في الظهيرة ، أما علامة (س) الموضوعة أمام النبطر التالي ( س أ ) فيقصد بها نصف الساعة أي الثامنة والنصف - (٢٥) نفس المصدر السابق .

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الثلاثاء	٤ بعد الظهر	جنت قلعة	الأربعاء	٩ قبل الظهر
جنت قلعة	الأربعاء	١١ قبل الظهر	أزمير	الخميس	٧ قبل الظهر
أزمير	الخميس	٢ بعد الظهر	سافز	الخميس	١ بعد الظهر
سافز	الجمعة	٢ قبل الظهر	رودس	السبت	١ وقت الظهر
رودس	السبت	٧ قبل الظهر	الاسكندرية	الأحد	٥ بعد الظهر

ثالثا : خط الاستانة - غلوس (٢٦) \*

ذهاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الخميس	٥ بعد الزوال	كليبول	الجمعة	٨ قبل الزوال
كليبول	الجمعة	١٠ قبل الزوال	جنت قلعة	الجمعة	٥ قبل الزوال
جنت قلعة	الجمعة	٥ بعد الزوال	قرة اغاج	السبت	٥ قبل الزوال
قرة اغاج	السبت	١٠ قبل الزوال	قواله	السبت	٢ بعد الزوال
قواله	السبت	٦ بعد الزوال	ليمنوس	الأحد	٣ قبل الزوال
( قوله )					
ليمنوس (*)	الأحد	٦ قبل الزوال	سلانيك	الاثنين	١١ قبل نصف الليل
سلانيك	الاثنين	٥ بعد الزوال	غلوس	الثلاثاء	١٠ قبل الزوال

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
غلوس	الأربعاء	١ بعد الزوال	سلانيك	الخميس	٦ قبل الزوال
سلانيك	الخميس	٢ بعد الزوال	ليمنوس	الجمعة	٧ قبل الزوال
ليمنوس	الجمعة	٩ قبل الزوال	قواله	الجمعة	٦ بعد الزوال
قواله	السبت	٢ بعد منتصف الليل	قرة اغاج	السبت	٧ قبل الزوال
قرة اغاج	السبت	٦ بعد الزوال	جنت قلعة	الأحد	٦ قبل الزوال
جنت قلعة	الأحد	٨ قبل الزوال	كليبول	الأحد	١٠ قبل الظهر
كليبول	الأحد	١ بعد الزوال	الاستانة	الاثنين	٥ قبل الزوال

(٢٦) - : محطة الواوبرات ٦٩ - ١٨٧٢ ، ملف واوبرات ، جداول مرور ١٩ - ٢٦  
 ربيع أول ١٢٨٦ هـ / ١٩ - ٢٦ يونية ١٨٦٩ \*  
 (\*) غير واضحة بالأصل ورجحت ليمنوس لوقوعها على الخط الملاحي ولوجود اشارات  
 مرور السفن عليها منذ ٢٥ مايو ١٨٦٩ \*  
 - دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزة) : محطة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ،  
 وثيقة بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( مايو ١٨٦٩ ) بيان المواد المكتفى التداول فيها بمجلس  
 ادارة القومانية \*

رأبما : خط الاسكندرية - غلوس ( ٢٧ ) • ( ذهاب ) :

وجه القيام	يوم القيام	ساعة القيام	وجه الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الثلاثاء	٩ قبل الزوال	قندية	الشميس	٣ قبل الزوال
قندية ( كانديا )	الشميس	١٢ وقت الزوال	رتمه	الشميس	٥ قبل الزوال
رتمه ( رتو )	الجمعة	٥ قبل الزوال	خانيه	الجمعة	٩ قبل الزوال
خانيه	الجمعة	٣ بعد الزوال	غلوس	الأحد	٥ قبل الزوال

عسوة

وجه القيام	يوم القيام	ساعة القيام	وجه الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
غلوس	الأربعاء	٣ بعد الزوال	خانيه	الجمعة	٥ قبل الزوال
خانيه	الجمعة	١١ قبل الزوال	رتمه	الجمعة	٣ بعد الزوال
رتمه	السبت	١ قبل الزوال	قنديه	السبت	٦ قبل الزوال
قنديه	السبت	٣ بعد الزوال	اسكندرية	الثلاثاء	١٢ وقت الزوال

خامسا : خط الاسكندرية - تريستا :

لم نمشر على جدول تفصيلي برحلاته ، ولكن من خلال اشادات الوثائق المتفرقة أمكن الوقوف على الاطار العام لمرور السفن به ، وحسبما جاء في قرار مجلس ادارة الشركة العزيرية فقد كانت الموافقة على افتتاحه بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ ) ، وقد سبقت الاشارة الى أن هذا القرار كان معاصرا لزيارة الخديوى لليونان وايطاليا ودول أوربية أخرى للدعوة لاحتفالات القناة •

وقد جاء بالقرار أن المرور في هذا الخط لمدة ستة أشهر على صييل التجربة ، وتتم دورة الرحلة البحرية الواحدة كل خمسة عشر يوما ذهابا وإيابا ، يبدأ فيها الإبحار من الاسكندرية كل يوم اثنين ثم عدل بعد ذلك الى السبت بعد ورود بوسنة الهند التي يمكن نقلها أو بعضها الى أوروبا ، على أن تمر السفن على مينائي برنديزي وفيننزيه ( فينسيا ) في النهاب الى تريستا وفي العودة تمر على موانئ فيننزيه وبرنديزي وكورفو ، وقد أضيفت لهم أنقوته ( انكونا ) في حالي النهاب والاياب ، وألغيت فيننزيه بعد الانتهاء من نقل الاحتياجات الخاصة بالأوبرا ، وذلك للصعوبات التي تواجه السفن عند دخول بوغازها ( ٢٨ ) •

( ٢٧ ) نفس المصدر السابق •

( ٢٨ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : محفوظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٣٩ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ ( ٢٨ مايو ١٨٦٩ ) ، - قرار نمرة ٦٣ بتاريخ ٨ جادى أول ١٢٨٦ هـ ؛ ١٧ أغسطس ١٨٦٩ ) ، - قرار ٦٥ تاريخه •



وقد تم إلغاء هذا الخط في ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) لعدم تحقيقه إيرادات ، وفي الوقت ذاته تعرضت أيضا الخطوط الأخرى للإيقاف المؤقت إبان تصفية العزيرية وتحويلها الى مصلحة حكومية (٢٩) ، ولكن سرعان ما تم استئناف الإبحار ، خاصة وأنه قد تم افتتاح قناة السويس رسميا للملاحة وحلوت تكثيف للنشاط البحري ، كما حدث في عهد المصلحة تعديل في بعض المحطات ، فقد أضيف مثلا مينائي سسيرو وبريه لخط مرور بحري يصل بين الاسكندرية والأستانة ، وعدل تبعا لذلك خط السير البحري وكذلك أيام ومواعيد القيام والوصول حسبما بوضحة الجدول التالي المعلن من ادارة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ (٣٠) :-

---

(٢٩) - : صحيفة مكاتبات ادارة عزيرية ١٨٦٣ - ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ ( أول فبراير ١٨٧٠ ) من محمد شريف باشا ناظر الداخلية ورئيس القومانية الى وكيل مجلس ادارة العزيرية ، - مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف باشا الى وكيل مجلس ادارة العزيرية .

(٣٠) الوقائع المصرية : المجلد ٦٧١ بتاريخ الأحد ٢٨ شعبان ١٢٩٣ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ ، ص : ٤ .

خط الاسكندرية - الاسكندرية عن طريق بيريه (\*) :

حساب					
وجه القيام	يوم القيام	ساعة القيام	وجه الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الخميس	١٠ قبل الظهر	بيريه	السبت	١ بعد الظهر
بيريه	الجمعة	٧ بعد الظهر	سيره	الأحد	٣ قبل الظهر
سيره	الأحد	١٠ قبل الظهر	ساقز	الأحد	٦ بعد الظهر
ساقز	الأحد	٨ بعد الظهر	أزمير	الاثنين	٣ قبل الظهر
أزمير	الاثنين	٤ بعد الظهر	مدلل	الاثنين	١٠ بعد الظهر
مدلل	الاثنين	١٢ بعد الظهر	جنت قلعة	الثلاثاء	١٠ بعد الظهر
جنت قلعة	الثلاثاء	٢ بعد الظهر	كليبول	الثلاثاء	٤ بعد الظهر
كليبول	الثلاثاء	٦ بعد الظهر	الاسكندرية	الأربعاء	٦ قبل الظهر

عودة					
وجه القيام	يوم القيام	ساعة القيام	وجه الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الأربعاء	٤ بعد الظهر	كليبول	الخميس	٤ قبل الظهر
كليبول	الخميس	٦ قبل الظهر	جنت قلعة	الخميس	٨ قبل الظهر
جنت قلعة	الخميس	١٠ قبل الظهر	مدلل	الخميس	٨ بعد الظهر
مدلل	الخميس	١٠ قبل الظهر	أزمير	الجمعة	٤ قبل الظهر
أزمير	الجمعة	٣ بعد الظهر	ساقز	الجمعة	٩ بعد الظهر
ساقز	الجمعة	١١ بعد الظهر	سيره	السبت	٧ قبل الظهر
سيره	السبت	الظهري	بيريه	السبت	٨ بعد الظهر
بيريه	الأحد	١٠ قبل الظهر	الاسكندرية	الثلاثاء	١ بعد الظهر

(\*) وردت تفاصيل منها المسافة بالأميال : الاسكندرية بيريه ٥١٠ ميل ، بيريه سيره ٧٥ ، بيره ساقز ٨٠ ، ساقز أزمير ٧٠ ، أزمير مدلل ٦٠ ، مدلل جنت قلعة ١٠٠ ، جنت قلعة كليبول ٢١ ، كليبول الاسكندرية ١٢٠ ميلا .

- وأما الخط الثاني بين الاسكندرية والأستانة فكان عن طريق رودس ، وعن البيان ذاته كان مرور السفن به كما على (\*) : -

ذهب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الخميس	٤ بعد الظهر	رودس	السيث	٥ قبل الظهر
رودس	السيث	٢ قبل الظهر	سافز	السيث	٨ بعد الظهر
سافز	السيث	١٠ بعد الظهر	أزمير	الأحد	٥ قبل الظهر
أزمير	الأحد	٤ بعد الظهر	مدلى	الأحد	١٠ بعد الظهر
مدلى	الأحد	٠ نصف الليل	جنت قلعة	الاثنين	١٠ قبل الظهر
جنت قلعة	الاثنين	٢ بعد الظهر	كليجوى	الاثنين	٤ بعد الظهر
كليجوى	الاثنين	٦ بعد الظهر	الاستانة	الثلاثاء	٦ قبل الظهر

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الأربعاء	٤ بعد الظهر	كليجوى	الخميس	٤ قبل الظهر
كليجوى	الخميس	٦ قبل الظهر	جنت قلعة	الخميس	٨ قبل الظهر
جنت قلعة	الخميس	١٠ قبل الظهر	مدلى	الخميس	٨ بعد الظهر
مدلى	الخميس	١٠ بعد الظهر	أزمير	الجمعة	٤ قبل الظهر
أزمير	الجمعة	٤ بعد الظهر	سافز	الجمعة	١١ بعد الظهر
سافز	السيث	١ قبل الظهر	رودس	السيث	٥ بعد الظهر
رودس	السيث	٨ بعد الظهر	الاسكندرية	الاثنين	٤ قبل الظهر

(\*) كانت المسافة بالأميال : الاسكندرية رودس ٣٢٠ ، رودس سافز ١٧٥ ، سافز ١٧٥ ، سافز ٧٠ ، أزمير مدلى ٦٠ ، مدلى جنت قلعة ١٠٠ ، جنت قلعة كليجوى الاستانة ١٢٠ ميلا .

وكانت تعمل على حذين الخططين بالاضافة الى خط برية الشام الذى كان ينتهى فى مرسين ثلاث عشرة سفينة بخارية (٣١) .

وكان من اثر افتتاح قناة السويس أن وجدت خطوط ملاحية مباشرة للسفن بين موانئ البحرين الأحمر والمتوسط من ذلك الخط الذى أوجدته المصلحة منذ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ ( أكتوبر ١٨٧١ ) بين الأستانة وجدة وتعمل عليه باخرتان دورتهما كل خمسة عشر يوما ذهابا وإيابا وتران بينهما على مينائى سيرا وبورسعيد (٣٢) ، بالاضافة الى السفن التى تبحر فى مهام خاصة أو تاجير مؤقت بين موانئ البحرين .

والملاحظ أن هذه الخطوط كانت تقوم بالربط المنتظم بين هذه الموانئ مثلما هى فى النهاية تربط بينها وبين مصر ، فضلا عما تقوم به فى النقل البحرى ، ويلاحظ - من خلال مقارنتها بجداول لاحقة - تميزها بالاستقرار النسبى ، فهى على الرغم من مضى سنوات كانت التعديلات تتم فى ساعات الدورة الواحدة ولم تلغى خطوط بأكملها لفترات طويلة باستثناء خط تريستا وكريت فى عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية ؛ والتى اكتفت فيهما بأعمال نقل البريد سواء بقيام سفينة خاصة أو بالاتفاق التبادلى مع الشركات الأجنبية ، بمعنى أن تنقل كل منهما مشحونات بريد الأخرى فى الخطوط التى تعمل بها سفن إيهما دون الأخرى أو لتوافق مواعيد المرور .

وعامة فبالنسبة لمسألة استقرار المرور نلاحظ مثلا رغم مضى نحو الست سنوات من أخريات العريضة الى أغسطس ١٨٧٦ فى عهد مصلحة الابورات الخديوية ، أنه رغم التعديلات التى تمت بالالغاء لبعض المحطات والدمج لبعضها الآخر ، فإن قيام السفن من الاسكندرية الى الأستانة استمر كما هو الخميس فى أحد الخططين ، ليس هذا فحسب وإنما استمرت نفس الجداول البحرية الملونة فى ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ عن خطى الاسكندرية - بيريه - الأستانة ، الاسكندرية - رودس - الأستانة كما هى بكل تفاصيلها بدون تغيير الى أواخر فترة البحث ١٨٧٩ باستثناء تقديم موعد القيام من الاسكندرية فى خط رودس مدة ساعة من الرابعة الى الثالثة بعد الظهر ، وسرعان ما عادت للرابعة بعد ذلك على غرار ما كان من قبل ثم وجد فى

---

(٣١) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ٩٣٠ أولفر ، أمر كريم رقم ٩٥٤ بتاريخ ٢٣ صفر ١٢٨٧ هـ ( ٢٦ مايو ١٨٧٠ ) الى المالية ، ص : ١١٤ .  
(٣٢) - : محظلة ٤٨ مية تركى ، ترجمة مكانية رقم ٤٨/٣٧٧ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ ( أكتوبر ١٨٧١ ) من كاسترواغلى الى المية .

١٨٧٩ (٣٣) ، وكانت تعلن الادارة عن تلك التعديلات في الصحف المحلية وكذلك الأجنبية التي تصدر في موانيء المرور قبلها بفترة كافية ، ولا شك فقد وفر ذلك عاملى الاستقرار والثقة في التعامل مع السفن التجارية المصرية وربما كان مرجع ذلك استقرار ادارتها الحكومية واكتساب قادة السفن وأفراد الطاقم الخبرات السكافية ، أو كان نتيجة التنافس بين القبودانات وبعضهم البعض خاصة بعد تشغيل بعض القبودانات الأجانب ، أو نتيجة التجهيز الجيد للسفن بمختلف الآلات والأدوات الملاحية الحديثة ، أو للاهتمام بإراحة من يستخدمها .

وعامة فهذا يفسر الالتباسات العديدة التي كانت ترد من مختلف أهالى وتجار الموانئ الخارجية مثلما يفسر عبارات الاطراء والمديح التي كان يبعث بها التجار والمسافرون الى الصحف ومنها على سبيل المثال ما جاء فى الوقائع المصرية بتاريخ ٨ فبراير ١٨٧٤ نقلا عما جاء فى جريدة « بصيرت » لمراسلها فى جزيرة مدلى الذى كان مسافراً فى السفينة « المحلة » ، فقد ذكر بعد مقارنته تحول الركاب الى استخدام سفن وابورات البوستة الخديوية بدلا من سفن اللويد النمساوية « . . منكبون على هذه لما رأوا فيها من عدم تخلف مواعيدها الموقته (\*) المينة وتنام الراحة والأمنية والمتانة . . وفيه ( المحلة ) ما يفوق ويروق من انتظام قمراته ونظافة فرشته وأطقمه وأخيمته المستعفة ومهارة قبودانه الكاملة . . فكيف لا يحق الشكر على وجود وابورات منتظمة من تلك الوابورات الخديوية تحت لواء الدولة العثمانية قد سبقت ( فاقته ) فى عدة سنوات وابورات تلك القومبانية ( اللويد ) بمسافات بعيدة . . » (٣٤) .

كذلك ما نقلته الوقائع المصرية بتاريخ ٧ أبريل ١٨٧٤ عن مكاتبة « التاجر يوسف حسن » لجريدة « الحوادث » ، التي أوضح فيها كثرة استخدامه للسفن الخديوية والفرنسية والانجليزية والروسية والنمساوية والايطالية لكثرة اشتغاله بالتجارة بين مختلف الموانئ ، ووجد من الانصاف الاشادة بالخديوية ، ولأنه استخدم السفينة البخارية « البهيرة » فى آخر رحلاته الى دار السعادة ، ازداد يقينا بضرورة الانصاف لحسن ما رآه من الاستعداد والانتظام ، فيذكر « . . رأيت فيه من المتانة واستكمال

---

(٣٣) الوقائع المصرية : العدد ٧٠٤ بتاريخ الأحد ٢٤ ربيع الأول ١٢٩٤ هـ / ٨ أبريل ١٨٧٧ ، - العدد ٨١٤ بتاريخ الأحد ١٨ جمادى الثانية ١٢٩٦ هـ / ١ يونيو ١٨٧٩ .  
 (\*) من المقات بمعنى التوقيت المحدد .  
 (٣٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٤٤ بتاريخ الأحد ٢٦ ذى الحجة ١٢٩٠ هـ / ٨ فبراير ١٨٧٤ ، ص : ٢ .

الآلات وسرعة السير القاطع في الساعة الواحدة من الاثنى عشر ميلا الى الخمسة عشر ، ومهارة قبودانه وسائر ملاحيه في المعلوم البحرية والقيام بوظائفهم وتمهد ركابه ما أوجب على الشكر ٠٠ ولا حامل لى على الاخبار بذلك الا مجرد الانصاف والتعنى ( التهنة ) بوجود وابورات منتظمة هكذا في الممالك العثمانية ٠٠ « (٣٥) »

ويبدو أن هذه الأمور كانت من سمات السفن الخديوية في سائر خطوطها ، لأنه وردت أيضا عبارات الاطراء والمديح على نفس النوال فيما دونه بعض المسافرين في مخطوطاتهم ومنهم محمد بيرم الخامس التونسي(\*) الذى جاءت ملاحظاته في صالح السفينة « الزقازيق » التى كان قد أبصر فيها عام ١٢٩٦ هـ ( ١٨٧٩/١٨٧٨ ) من السويس لتأدية فريضة الحج (٣٦) .

وكما سبق القول فإن مسألة الانتظام هذه كانت من جراء قيام لجان متخصصة من ذوى الخبرات باوتياذ تلك المناطق مسبقا وتقوم بدراسة مختلف الظروف الملاحية والاقتصادية وغيرها عند وضعها جداول المرور البحرية هذا من ناحية ، أما مسألة توافر الثقة بين السفن ومن يستخدمونها فإنه يؤكد من ناحية أخرى ما حققته تلك السفن من إيرادات سبق الإشارة إليها في الحديث عن مصلحة وابورات الخديوية ، وكان تحقيق ذلك في غاية الأهمية لحذوئه إبان تفاقم ديون الحكومة .

بالإضافة الى ذلك فإن وجود هذه الخطوط الملاحية قد أسهم بشكل واضح في بلورة نشاط بحرى تجارى مصرى ، ومن ثم لم تستأثر السفن الأجنبية بالسواحل المصرية ، ولا شك فإن ذلك يحسب لصالح الخديوى اسماعيل باشا بتشجيعه الدائم ، كما أنه لداعى تيسير الملاحة كانت تقوم الحكومة بأجراء الإصلاحات فى موانئها ، مثلما كانت ترسل ادارة السفن علامات الارشاد لبعض الموانئ العثمانية .

---

(٣٥) - : العدد ٥٥٢ بتاريخ الثلاثاء ٢٠ صفر ١٢٩١ هـ / ٧ أبريل ١٨٧٤ ، ص : ١٠

(\*) محمد بيرم الخامس التونسي ( مارس ١٨٤٠ - ١٨ ديسمبر ١٨٨٩ ) : من زعماء الإصلاح فى تونس ، ولد بها وعمل بإدارة جمعية الأوقاف ونظارة الطبعة وصحرا لجريدة الرائد التونسي وساهم فى العديد من المشروعات الإصلاحية كتأسيس المستشفى الصادق ودخل فى معادلات مع الحكومة الفرنسية بخصوص قنصلها فى تونس ، واستقر لفترة من الزمن بالاسنانة وجاء الى مصر وكان كاتباً ومفكراً وتوفى بها ١٨٨٩ .

- محمد السنوسى : مرجع سابق ، الجزء الثانى ، خامس ( ١ ) ، ص : ١١٣ .

(٣٦) محمد بيرم الخامس التونسي : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٤ ، ١٣٥ .

أما إذا استعرضنا تفاصيل تلك الخطوط سنجد أنها ربطت مصر ببقاع كثيرة ومن خلال انتشارها أسهمت بدور فعال في ترسيخ الاسم المصري في ذاكرة شعوبها وقد وجدنا أصداؤه ذلك في الاشارات السابقة ، حيثما أسهمت في ربط تلك البقاع ببعضها البعض وفي ربطها بمصر ، وعلى صعيد الخصوصية المصرية نشطت بطريقة غير مباشرة النقل الداخلي في السكك الحديدية بين موانئ البحرين ( الاسكندرية - السويس ) بما كانت تتفق على جلبه بنولون موحد للنقل بينهما بما فيه نولون السكك الحديدية قبل افتتاح القناة علاوة على تشغيل الملاحة الداخلية وغيرها بما تنقله لمصر أو منها الى الخارج ، بالإضافة الى ما تسهم به في تنشيط الحركة الملاحية والتجارة البحرية في موانئ هذا الساحل ، وهو ما كان يترتب عليه تشغيل الأيدي العاملة ، كما بلورت على خريقتها الملاحية مكانة الميناء الوليد ( بور سعيد ) ، وهذا لا ينفي مروورها على الموانئ الأخرى كدمياط خاصة بالنسبة لخط الاسكندرية - مرسين ، ولكن لم يكن ذلك على صفة الدوام أو الانتظام ، نظرا لقلة مشاركتها البحرية آنشد نتيجة ظروف سبق تناولها .

وفضلا عن هذا العرض الذي تناول الخطوط الملاحية المنتظمة ، توجد بعض النقاط التي ينبغي الإشارة إليها : -

أولا : مسألة مرور السفن على بعض الموانئ الواقعة في نطاق خط سيرها الملاحي رغم عدم ورودها بجداول السير .

ثانيا : إبحار السفن التجارية الى موانئ بعيدة تماما عن خطوط السير المنتظمة .

ثالثا : مسألة المصطلح الذي كان يميز بين الملاحة في البحر الواحد والبحرين معا في وقت واحد آنشد .

فبالنسبة للنقطة الأولى كان قائد السفينة يقوم بالمرور والتوقف لفترة قصيرة في بعض الموانئ التي لم يكن بها وكلاء وغير مدججة بخط السير ولكن ذلك كان يتم في حالة وقوعها على نفس طريق خط السير ووجود مشحونات تسمح بها حولته وعلى أساس مراعاته عدم التأخير عن موعد وصوله للمحطات البحرية ، ومن ذلك نطالع ما دونه « زنبيل قبودان » سوارى السفينة البخارية دمنهور في سجلاته الخاصة بشهر ربيع الثاني ١٢٨٦ هـ ( يولية / أغسطس ١٨٦٩ ) في خط الاسكندرية - الأستانة ، عن مروره وانزاله مشحونات وشحنه أخرى من « كليت بهار امروز » في الذهاب ، وفي أثناء العودة مر بعد مفادوته قنديه ( كريت ) بجزيرة

« اسبالونقة » وهو فى طريقه الى الاسكننوية (٣٧) ، ولم يكن يتم ذلك بصفة دائمة .

أما إبحار السفن الى موانئ بعيدة تماما وليست لها خطوط سير فقد كان منها « طنجة » و « مرسيليا » ، و « ليفربول » وغيرها ، وهذه كان يتم الإبحار إليها نتيجة توقيع عقود خاصة بتأجير السفينة ، أو فى حالة إرسالها للإصلاح فى الخارج فتقوم بأخذ مشحونات أثناء الذهاب أو العودة ، أو أن تكون مرسلة فى مهام حكومية خاصة (٣٨) .

أما مسألة المصطلح فتشير الى أنه بعد افتتاح قناة السويس بدأ يظهر فى الوثائق والكتابات المعاصرة لها مصطلح « السفن الملازمة » ويقصد به تلك السفن التى تبحر بين موانئ البحر الواحد كالبحر المتوسط مثلا ، أما التى كانت تبحر فيه وتنتقل منه الى البحر الأحمر أو العكس فكان يطلق عليها « السفن المتنقلة » وهكذا (٣٨) ، ولم يكن ثمة ذكر للملاحة الساحلية الكبرى أو العسكرة رغم أن هذه المصطلحات تعتبر مترادفات لها (٣٩) ، وينقلنا هذا الحديث الى تناول الشق الثانى من محاور سير السفن ونعنى به البحر الأحمر .

#### — خطوط البحر الأحمر : —

لابد أن نشير قبل الحديث عنها الى أن الأطر التى كانت تحكم ترتيبها أو تحديدها ، هى ذاتها التى أتبعت عند انشاء التوكيلات ، حيث تلازمت أهمية البحر الأحمر بالنسبة لمصر مع الظروف التاريخية والجغرافية ، التى وجدت معها العلاقات الاقتصادية والسياسية والدينية والعربية حيث بدت مصر المحطة النهائية للبحر الأحمر فى الشمال ، ومنها تكون بداية الإبحار للجنوب .

لذلك فعلى الرغم من التدهور الذى أصاب نشاط السفن التجارية فى البحر المتوسط إبان عهد محمد سعيد باشا ، كان نشاطها فى البحر

---

(٣٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مطبعة الوابورات ١٨٦٩ - ١٨٧٢ . بيان حركة وإيرد دمهور عن شهر ربيع الآخر ١٢٨٦ هـ ( يولية/أغسطس ١٨٦٩ ) مقدم من زئيل قيودان للمصوم .

(٣٨) سيمش تناول ذلك فى العناصر التالية الخاصة بالنقل التجارى والركاب ومهام البحر .

(٣٨) فريدريكو أميتش : مرجع سابق ، جزء اول ، ص : ٤٩ .

(٣٩) راجع التمهيد « ماهية البحرية التجارية » .



الأحمر نسبيا أفضل من ذلك ، حيث وجبت ضرورات لديمومة النشاط التجاري منها السودان الذى كان خاضعا للحكم المصرى ، وهناك القلاع الحجازية التى أصبحت شئونها على ادارة محافظة السويس ، وكذلك الأماكن المقدسة حيث الجوانب الدينية ، فضلا عن الجوانب المتعددة الخاصة بالتجارة بصفة عامة فى عالم الاقتصاد ؛ وبالإضافة الى كل هذا فقد بدأ البحر الأحمر ملاحيا بحيرة عثمانية ، أى تبحر فيه السفن التجارية فى ظل مطلق للراية العثمانية ، ومن ثم لم يكن غريبا أن يتجه اليه نشاط البحرية التجارية المصرية منذ بداياتها الأولى فى عهد محمد سعيد باشا عندما شرع فى انشاء شركة وابورات البحر الأحمر أو السويس التى سبق الإشارة إليها فى موضوع خاص من البحث .

وفى عهد الشركة المجيدة لا يمكننا قبول ما أورده البعض من أنه كان الخط الملاحي الرئيسى لسفنها من السويس الى ينبع مباشرة (٤٠) ، لأن ينبع فى ضوء ما سبق ذكره عن توكيلها بدأ العمل بينها وبين السويس موسميا رهنا بموسم الحج ، كما أن هذا الخط كان من القصر بحيث لا يفي بأغراض اتساع النشاط ، وانما يصلح أن يكون كذلك فى حالات التدهور ، كذلك لا تقبل أيضا ما أورده صاحب الرأى ذاته بوجود خط ملاحي من السويس الى بومباي (٤١) ، لأن سفن المجيدة أو حتى العزيزية ومصلحة وابورات البوستة الخديوية لم يكن لسفنها مطلقا هذا الخط ، والا كان لها جداول مرور ومحطات بحرية وتوكيلات فى المسافة بين عدن وبومباي وهو الذى لم يحدث ، وانما كان الذى يحدث أن ترسل السفن للأصلاح فى الورش والترسانات الانجليزية فى بومباي ، وكانت عند قيامها أو عودتها تقوم بشحن ما تجده موافقا لخط سيرها ، ولم تكن مثل هذه الأمور ذات صفة دائمة ، ولكننا نوافق على وجود رحلات بحرية من السويس الى ينبع وجدة وسواكن وعدن وغيرها من موانئ البحر الأحمر .

والملاحظ هنا اننا ذكرنا وجود رحلات ولم نقل خطوط السير ؛ وذلك لعدة أسباب منها اننا لم نشر فيما طالعناه من وثائق خاصة بالمجيدة على جداول خطوط بمعناها الملاحي المعروف ، التى تحدد فيها الادارة محطات القيام والوصول والايام والساعات والمسافات ومدة الانتظار فى كل منها ومدة الرحلة ومسافتها الاجمالية وغير ذلك من مختلف البيانات ، وهو ما وجدناه عن العزيزية ومصلحة الوابورات الخديوية فى هذا العرض .

(٤٠) - د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص ٣٥ ، ٣٦ .

(٤١) - د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص ٣٩ .

ثانيا : لم تكن سفن المجيدية ذات كثرة عديدة ، ولذلك اتبعت معها الإدارة أسلوب ينظم قيامها في رحلات بحرية خاصة بمرور كل واپور على حدة ، بمعنى أن مواعيد الإبحار لم تكن ثابتة وإنما حسب الظروف التجارية والمهام التي يبلغها لها الوكلاء أو تطلبها منها الحكومة ، ولذلك فامكانية الوقوف على نظم السير تلك ، ليست الا استنتاجا من خلال الوثائق المتفرقة ، التي كانت ترسلها الإدارة للوكلاء أو قادة السفن ، ومن خلالها تبين أنه كان يتم ارسال سفينة في رحلة بحرية الى سواكن تستغرق عشرين يوما ذهابا وايابا ، كما كانت هناك سفينة أخرى كل خمسة عشر يوما من السويس الى جدة ثم سواكن والعودة خلال خمسة عشر يوما أخرى ، وكان ينبه على السواري والوكلاء بعلم الانتظار في سواكن مثلا أكثر من اثنتي عشرة ساعة ، مثلما ينبه عليهم بجلب أقصى الحمولات في موسم الحجاج ، وفي ١٢ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٣ مايو ١٨٦١ ) اتخذت قرارها بترتيب مرور السفينة ( جدة ) مرة كل شهر الى سواكن ، كما كانت تخصص سفينة ( نجد ) لنقل المحمل ، وكانت رحلاتها البحرية تستغرق الفترة من ٢٠ ذي القعدة الى ١٠ محرم التالي ، وتبحر أثنائها من السويس الى جدة ثم ينبع فالعودة ( ٤٤ ) .

ويلاحظ في هذا قلة المشاركة ، ولكن ينبغي أن نشير - حتى تتضح الصورة - الى أن سفن المجيدية على قلتها كان منها ما يؤجر لزوم الفئارات والكشف عليها ، ومنها ما كان يعمل في النقل الخاص بشركة التلغراف الانجليزية بين السويس والقصر والباق الأخرى ( ٤٣ ) ، مثلما كان منها الممنى بنقل مستلزمات القلاع الحجازية ، بالإضافة الى ذلك فان سوء الحالة المالية وما واجهته الشركة في آخرياتها من اضطراب ، اضطر ادارتها الى أن تتخذ قرارا بتأريخ ١٦ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٨ أبريل ١٨٦١ )

( ٤٢ ) دار الوثائق القومية ( ختمات - مجيدية ) : سجل م/٧/١/٦ رقم ١ بتاريخ ٢ ل ( شوال ) ١٢٧٦ هـ ( ٢٨ أبريل ١٨٦٠ ) من وكيل القومية بسواكن الى المدير . ص : ٣ ، - سجل م/٣/١/٦ رقم ٣٣٤ بتاريخ ٢٧ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٩ مايو ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى الحاج محمد الحيايى التاجر ، ص : ٣٠٠ ، - نفسه رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٣٠ أبريل ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ص : ص : ٢٢٣ ، ٢٢٧ ، - سجل م/٣/٤/١/٦ بتاريخ ١٢ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٣ مايو ١٨٦١ ) من مستشاري بكتلة نظام سواكن للمدير ، ص : ١١ .

( ٤٣ ) - : سجل م/٦/١/٨/١ بتاريخ ٢٩ ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( سبتمبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى زليل قبودان سواري واپور قبارى ، ص : ١٠٠ ، ١٠١ ، - نفسه ، بتاريخ ٢٥ أبريل ١٨٦١ من الممر الى الخواجة برونوتون ناظر عموم تلغراف البحر الأحمر ، ص : ٢٦٢ .

نصفه : « أن وابورات المجيدة في ذهابها من السويس الى جدة تمسير  
بالاشرة وتبطل حركة البخار مادام الريح موافق .. ولا يصير استعمال  
الماكينة الا اذا كان الريح معدم ، ولا يمكن السير بالكلفة بغير تشغيل  
الآلة .. ومن الآن فصاعدا كلما توجه الوابور من السويس الى جدة أو الى  
مينة أخرى لا يولج النار الا عندما لا يوجد ريح أو عندما يكون الريح معنا  
ضد ( ضدنا ) .. وبهذه الكيفية لا مانع من الوصول في ستة أيام .. »

وفي حاشية المكتبة ذاتها « واذا كان في العودة الريح خفيف فيكفي  
أن يكون السير بنصف سرعة بحيث يكون وصول الوابور في ١٦٠  
ساعة .. » (٤٤) ،

ويوضح هذا النص أن الأمر لم يعد في تحقيق سرعة السير نتيجة  
التشغيل البخارى ، وانما كان في البحث عن سبل التوفير ابان تفاقم  
الدون ، ولا شك فان بطء السير وطول مدة الرحلة بالإضافة الى عدم  
انتظام المواعيد كان في غير صالح نشاط السفن المصرية ، خاصة أن ذلك  
كان معاصرا لاجار سفن الشركة الانجليزية P & O من بومباي الى السويس  
وكذلك سفن شركة المساجيري الفرنسية التي أنشأت مخازن لوقودها في  
السويس أيضا ، ومن ثم لا يمكننا القول بوجود انتظام ، وان كان تحرى  
الدقة يملى الاشارة الى التعليمات التي أصدرتها الادارة في غرة من (صفر)  
١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) ، بأن ذلك سيتم مع قيام السفن بالترتيب في  
غرة و ١٥ من كل شهر هجرى (٤٥) ، ولكن سرعان ما جاءت للمجيدة  
خطوة النهاية ابان تصفيتها ، وصدرت اخباريات ادارتها للوكلاء بأنه  
« قد صار توقيف ( ايلاف ) مسير وابورات الكومبانية المجيدة المصرية ،  
وابطال عملها في نقل البضائع والركاب .. » الى أن تمت موافقة محمد  
سعيد باشا - بعد تحويل الشركة الى مصلحة ميرية - « بالمرور في حالة  
توافر شحنة الوابور التي تغطي نفقاته ومصروفاته ليجزى السفيرة .. » (٤٦)  
وكان ذلك اعتبارا من ٢١ جمادى الأولى ١٢٧٨ هـ ( ٢٥ نوفمبر ١٨٦١ )  
وقد استمرت نفس التعليمات بالمسير بالاشرة أو بنصف طاقة التشغيل

(٤٤) - : سجل م/١٣/٦ رقم ٢٧٩ بتاريخ ١٦ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٨ أبريل  
١٨٦١ ) من المدير الى ابراهيم واصل قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٦٢ .

(٤٥) - : سجل م/٨/١/٦ رقم ٣٥٦ بتاريخ غرة من ( صفر ) هـ ( أغسطس ١٨٦١ )  
من المدير الى وكيل المجيدة بالسويس : من : ٤٣٧ .

(٤٦) - : سجل م/٤/١/٦ رقم ٢١ بتاريخ ٢١ ج ( جمادى أول ) ١٢٧٨ هـ ( نوفمبر  
١٨٦١ ) من المدير الى الحاج احمد المشاط سر تجار بندر جدة ، ص : ٥٦ .

البخارية ، حتى أننا نطالع في المكاتبات المرسلة الى قادة السفن في غاية  
 من (صق) ١٢٧٩ هـ ( ٢٦ أغسطس ١٨٦٢ ) أن السير العادى بالبخار  
 كان يستغرق أربعة أيام ، ولكن تقرا « ٠٠ » استصلوا الشراع ما أمكن  
 بحيث أن لا تحرقوا الا نصف مقدار الفحم « ٠٠ » ولا مانع في وصولكم في  
 ظرف ( خلال ) ستة أيام « ٠٠ » ( ٤٧ ) ، وهى المكاتبات التى عاصرت تحول  
 المجيدية الى مصلحة وابورات ميرية ، الأمر الذى يوضح أن الحال في هذه  
 المصلحة لم يكن أفضل من سابقتها ، وأن انتظام مشاركة السفن البحرية  
 التجارية المصرية في عهد محمد سعيد باشا في النشاط البحرى ، لم تكن  
 سوى محاولات غير مكتملة الجوانب ، الأمر الذى أفسح المجال لنشاط  
 السفن الأجنبية بدرجة شبه كاملة ، لتسطر هي الاخرى نموذجا لكيفية  
 استفحال النشاط الأجنبى في عهد محمد سعيد باشا .

أما في عهد اسماعيل باشا حيث وجدت منذ بداياته المشروعات  
 الطموحة في النقل البحرى ، مثلما كان الطموح ذاته في الجوانب السياسية  
 متجها الى بلورة النفوذ المصرى في سواحل البحر الأحمر ، لذلك شرعت  
 الشركة في تنظيم ملاحه البخاريتين « النيل والجمهورية » بالبحر الأحمر .  
 تمهيدا لتزويده بسفن أخرى ، وقد وضع ذلك بعد الحاق مينائى سواكن  
 ومصوع للادارة المصرية في عهد الشركة العزيزية ، حيث أوضح الأمر  
 الكريم الصادر الى محافظ سواكن بتاريخ ٩ ربيع الثانى ١٢٨٣ هـ  
 ( ٢٢ أغسطس ١٨٦٦ ) أن ابجار سفنها الى هذين المينائين من أهم أهدافه  
 « توسيع دائرة العمران التى يلزم بها الباشا » وكذلك تنشيط حركة  
 التجارة وتنظيم البريد ، ولذلك ينبغي قيام المحافظ بتوفير مخازن الوقود  
 لها واجراء الاصلاحات بمواضع رسوها وتهيئة سبل راحة الركاب وكل  
 ما من شأنه تنشيط عمل تلك السفن حتى تحقق الشركة ايراداتها ( ٤٨ ) .

وبالنسبة لمرور السفن التجارية المصرية فتجدر الإشارة الى أنه تم  
 وضع جداول لسيورها بعد الحاق المينائين بأكثر من عام ، حيث تم ذلك  
 بموجب قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ ١١ ربيع الأول ١٢٨٣ هـ  
 ( ٢٥ يولية ١٨٦٦ ) ( ٤٩ ) على أثر مخاطبات بينها وبين حاكم السودان

( ٤٧ ) - : نفسه ، رقم ٦٠٩ بتاريخ غاية من ( صفر ) ١٢٧٩ هـ ( ٢٦ أغسطس  
 ١٨٦٢ ) من المدير الى سوارى وابور حجاز ، ص : ١٦٥ .  
 ( ٤٨ ) صورة الأمر الكريم نمرة ٢٠ بتاريخ ٩ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ عن « د » حولى  
 الجبل : الوثائق السياسية ، ص - ص : ٨٤ - ٨٦ .  
 ( ٤٩ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس ادارة  
 العزيزية ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار للجلس نمرة ٩٨/٥٦ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ  
 ( ٢٥ يونية ١٨٦٦ ) .

ورياض باشا مهردار الخديوى بخصوص نقل البريد ، وفي الفترة بين تاريخي اللاحق والتسيير ( مايو ٦٥ - يولية ١٨٦٦ ) كان يتم الإبحار المؤقت في مهام الميرى ، كما كانت توجد بعض السفن البحرية التي سيرتها الحكومة لخدمة الأغراض التجارية والبريدية الخاصة ، ومن المرجح أن الباعث على ذلك كان حاجة الحكومة الى سفن حربية للعمل في تلك الفترة المبكرة تمهيدا للاستقرار الذى تعمل فيه السفن التجارية بالإضافة الى أن المرافىء لم تكن مهيئة لاستقبال السفن التجارية الأكبر حجما عن الحرية ، ولذا تأخر المرور المنتظم للمينائين .

وحسبما أوضح قرار العزيرية المشار اليه فإنه كان يوجد خط منتظم من السويس الى ينبع وجدة ، ثم روى اعتبارا من ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( ٢٥ يولية ١٨٦٦ ) ترتيب خط مباشر ( دوغرى ) من السويس الى سواكن كل يوم ثلاثاء وبه البريد وكافة المشحونات التي توجد من ركاب وبضائع ، ويكون ميعاد الوصول يوم الاثنين من الأسبوع التالى ويصت فى سواكن الى يوم الأربعاء ثم يصل الى جدة ( السبت ) ، ومنه ترسل البوستة فى وابور آخر يكون موعد قيامه الى السويس « السبت » ، بينما ينتظر الوابور القادم من سواكن فى جدة الى الثلاثاء موعد عودته منها الى السويس ( ٥٠ ) .

وبالنسبة لبناء مصوع فقد عينت الحكومة سفينتين من الميرى للعمل بينها وبين سواكن تتفق مواعيدهما مع مواعيد وصول وقيام سفن العزيرية ، وصراعان ما منعت العزيرية مرور سفينها الى مصوع ، ولكن عند فحص المجلس لائرادات ومصرفات هذا الخط الواصل الى المينائين فى صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) لاحظ وجود خسارة فى التشغيل ، ومع ذلك رأى المجلس عدم الغاؤه وعبر عن ذلك بما نصه « ٠٠ لا ينبغي الإبطال بمجرد الخسائر ذلك لأن ترتيبهم ( السفن ) يعود منه الفوائد لجانب الحكومة ٠٠ » ( ٥١ ) .

وهذا يوضح أن تنظيم مرور السفن التجارية لم يكن يخضع بأكمله للحسابات الاقتصادية ، وإنما كان يراعى فيه الظروف السياسية والوفاء بالمهام الحكومية ، وإن كان ذلك يفسر جانباً من أسباب الخسائر التى

( ٥٠ ) المصدر نفسه .

( ٥١ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : المجلد الأول ، صورة قرار مجلس إدارة العزيرية ترة ٤/٢ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٣١ مايو ١٨٦٨ ) .

هضفت بالمزينة ، ولكنه يضر على الجانب الآخر ماعية الدعم الخديوي لتجنبها بعض الخسائر ، وعامة لقد بسط على هذه الشاكلة من أدوات تنفيذ المطوحات الخديوية -

ولما كانت السفن الإنجليزية من شركة P & O قد ألغت مروعها المنتظم في نفس الفترة علي مينائي سواكن ومصوع وهي في طريقها من الهند الى السويس نتيجة الخسارة ، لذا اتخفت المزينة قرارا بتعديل مواعيد المرور بين السويس وجدة ومصوع وسواكن الى أيام أخرى ، وخصصت خمسة سفن للعمل بينهم منهم اثنتان بصفة منتظمة ، والثلاث الأخر بدون انتظام . وكان جدول المرور اعتبارا من ١٦ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٩ يونية ١٨٦٨ ) كما يلي (٥٢) :-

الوقت بال ساعة (٣)		وصول			قيام		
الوقت	الطريق	ساعة الوصول	اليوم	جهة الوصول	ساعة القيام	اليوم	جهة القيام
١١٣	٩٥	٥ بعد الظهر	الاثنين	جدة	٦ بعد الظهر	الثلاثاء	السويس
٤٣	٧٤	١٢ قبل الظهر	الثلاثاء	مصوع	١٠ قبل الظهر	الجمعة	جدة
٦٢	٥٨	» » »	الجمعة	سواكن	» » »	الجمعة	مصوع
١١١	٣٤	» » »	الأربعاء	جدة	» » »	الجمعة	سواكن
—	١٢٩	٥ بعد »	الجمعة	السويس	» » »	الاثنين	جدة

وقد رأى مجلس الإدارة أن يكون هذا الجدول لمدة أربعة أشهر علي سبيل التجربة ، وفي ١٣ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( ٢ أكتوبر ١٨٦٨ ) قامت الشركة بفحص مصروفاته وإيراداته فتبين خسارته ، ولم تتخذ قرارا بالغاءه لما تقوم به السفن من تلبية احتياجات الحكومة ، ولكنها رأت أن تتم المداولة في أمر دعمه من الميري اذا ما رأت الحكومة

(٥٢) - : مخططة الوايوارات ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة بتاريخ ١٦ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٩ يونية ١٨٦٨ ) من حسين شيرين ناظر عموم المزينة الى وكيل العموم .

(\*) دعم الباحث المائتين مما ، والمدة هنا تحسب لمسافة الرحلة بين المينائين ( الطريق ) ، ثم مدة الانتظار بين تاريخي الوصول والقيام عل أساس اليوم ٢٤ ساعة .

الابقاء عليه بعد انتهاء الثلاث رحلات المتبقية من فترة الأربعة أشهر ، وذلك لتفادى الأزمات المالية التي عانت منها الشركة آنئذ (٥٣) .

ولم يكن بوسع الخديوى قبول الفناء مرور سفن العزيرية لتلك الجهات بعد أن بدت من الأدوات الهامة التي تربطها بمصر ، ولذا استمر المرور بعد ذلك مقابل الزيادة النسيجية لرجيم نقل الميريد ، وقد إضافت الشركة لذلك الجدول المرور على ميناء الحديدة اعتبارا من ٢ ر ( ربيع ثانى ) ١٢٨٦ هـ ( ١٣ يولية ١٨٦٩ ) ، على أن يصلها الواهور من جدة مباشرة ثم يتجه منها ( الحديدة ) الى مصوع فسواكن ومن هذه الأخيرة تكون العودة الى جدة فالسويس (٥٤) .

ولما كانت العزيرية فى هذه الأثناء بصدد اجراء اصلاحات لبعض سفنها لذا عطل مرورها على سواكن ومصوع منذ أواخر جمادى الثاني ١٢٨٦ هـ ( أكتوبر ١٨٦٩ ) واكتفت بالابحار بين السويس وجدة ، وكانت ترى فى قرارها أن ذلك بصفة مؤقتة (٥٥) . وتقوم بالعمل بدلا منها سفن الميرى ، ولكن استمر ذلك لنهايتها ، حيث قنت تصنيفتها كشركة مساهمة وحولت الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، ومع هذه المصلحة بدأت صفحة أخرى تضاف الى رصيد البحرية التجارية المصرية .

ولعلنا نلاحظ أن هذه المصلحة قد بدأت نشاطها بعد افتتاح قناة السويس ، حقيقة كان ذلك الافتتاح يخدم نشاطها الملاحي بما يحققه من ميزة المرور بين البحرين المتوسط والأحمر ويختصر القدر الهائل من زمن تدوير السفن المصرية من البحر الأحمر الى المتوسط حول رأس الرجاء الصالح ، ولكنه كان أيضا جالبا لقدر كبير من منافسة السفن الأجنبية بين أوروبا والهند (٥٦) ، ومن ثم وقع على سفن هذه المصلحة عبء أكبر تجاه الوفاء بأهداف الحكومة السياسية فى الربط بين مصر وملحقاتها ، وعبئا حضاريا فى قدرتها على الصمود ملاحيا أمام المنافسة الأجنبية واثباتها الاسم المصرى خاصة بعد أن أصبحت مملوكة للميرى ؛ ولم يكن الخديوى بعيدا بطبيعة الحال عن ادراك أهميتها ؛ ولذلك يمكن أن نصف دورها

---

(٥٣) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : محظفة قرارات مجلس ادارة العزيرية ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار نمرة ٣/٥ بتاريخ ١٣ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ ( ٢ أكتوبر ١٨٦٨ ) .  
(٥٤) - : محظفة الواهورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، مكتابة بتاريخ ١٧ ر ( ربيع الثاني ) ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) من وكيل القومانية بالسويس الى باهر عموم العزيرية .  
(٥٥) - : نفسه ، مكتابة بتاريخ ٢٤ جمادى آخر ١٢٨٦ هـ ( ٢ أكتوبر ١٨٦٩ ) من سفر باشا وكيل الصوم الى وكيل السويس .  
(٥٦) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام النشاط .

على أنه كان أكثر أهمية من ذي قبل ، سواء كان ذلك نتيجة الاحتاج القناة أو لابتلائها للميرى أو لما أشتجد بعد ذلك من امتداد النفوذ المصرى الى مناطق جديدة منها بربرة وزيلع ، التى تطلبت مرور سفن تجارية مصرية اليها .

عموما فقد قامت الحكومة فى البداية بدعائها ببعض السفن الحربية التى يمكنها القيام بالامور التجارية (٥٦) ، وقامت المصلحة بتنظيم مرور سفنها فجعلت الجدول يبدأ من السويس يوم الاثنين الساعة الرابعة بعد الظهر ومدة الرحلة البحرية خمسة عشر يوما ذهابا تشمل الابحار من السويس - جدة - سواكن - مصوع ، وذلك اعتبارا من ١٧ يونية ١٨٧٢ (٥٧) ، بالإضافة الى ذلك فقد تم ترتيب خط بريدى منتظم بين عدن وبربرة وزيلع اعتبارا من ١٥ رمضان ١٢٩٢ هـ ( ١٦ أكتوبر ١٨٧٥ ) (٥٨) وربط مصوع وبربرة فى خط آخر بين السويس وجدة ، وكذلك اضافت للحطام موانئ رأس راوية تاجوره ، زيلع ، عزب ، تمشيا مع النفوذ السياسى ، وقد ورد من تفاصيل هذه الخطوط حسب اقرارها فى ٢٢ شعبان ١٢٩٢ هـ ( ٢٤ سبتمبر ١٨٧٥ ) ما يلى (٥٩) :-

---

(٥٦) دار الوثائق القومية ( المجلس النصوصى ) : دفتر ١٨ مجلس خصوصى ، ج ٤ وثيقة رقم ١٩٦ بتاريخ ٢١ جمادى أول ١٢٩٠ هـ ( يولية ١٨٧٢ ) من المجلس النصوصى الى واپورات البوستة الخديوية ، ص : ١١٢ .

(٥٧) الجرائد : العدد ٥٩٥ الأربعاء ١٩ جمادى الأول ١٢٨٩ هـ/ ٢٤ يولية ١٨٧٢ .

(٥٨) تلهراف رقم ١٧٨ بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٩٢ هـ ( ١٦ أكتوبر ١٨٧٥ ) من خيرى باشا الى فريدريكو باشا مدير واپورات البوستة الخديوية ، من دة شوقى الجمل : الوثائق السياسية ٠٠ ، ص : ٢٠٧ .

(٥٩) المرجع نفسه ، ص : ٢٤١ .



أولاً : خط السورس - بئربرة :-  
- المعاب .

الوصول (٢)				القيام			
مسافة بالأساطل	مسافة الوصول	يوم الوصول	جهة الوصول	مسافة بالليل	مسافة بالسرية	ساعة القيام	يوم القيام
٢٨	وقت الظهر	الخمسة	جهة	٦٦٦	٩٧	٤ بعد الظهر	الوصول
٧	٧ قبل ٥	الأحد	رأس دابرة	١١٠	١٥	٥	الليلة
٢١	٥	الاثنين	سواكن	١٢٠	١٧	٥	الأحد
٣٣	٥ بعد الظهر	الاثنين	مسوح	٣٦٠	٣٧	٤ قبل ٥	الاثنين
٢٠	٥	الاثنين	مسوح	٣٣٦	٣٦	٥	الاثنين
١٠	٩ قبل ٥	الاثنين	مسوح	١٢٥	١٩	٥	الاثنين
١٠	٥	الاثنين	مسوح	٧٠	١٠	٥	الاثنين
١٠	٥	الاثنين	مسوح	١١٤	١٦	٥	الاثنين

وقد استبدلها بالبحث بالوصول والاطاعة لفضيل سباق البترول وحسبها سباق  
(٢) جاء فيما نشر بالترقية يوم القيام وساعات القيام ومدى القيام .  
لنشره من الوثائق الأصلية غير المنشورة .

وقد كانت مدة السفر في هذا الخط تستغرق شهرا في الذهاب والاياب ، وكما هو ملاحظ فان السفن كانت تنظر لمدة اطول في بعض الموانئ ( السويس - سواكن - بربرة ) عن البعض الآخر ، وكان ذلك لافساح فترة اطول لورود شمسو ناتيا .

اما جدول رحلة الاياب في هذا الخط فكان كما يلي ( ٢١ ) :-

الورود				الايام				
سلسلة الالوان	ساعة الوصول	يوم الوصول	جهة الوصول	مسافة السفرية بالساعة	السرعة بالساعة	ساعة الالام	يوم الالام	جهة الالام
A قبل الظهر	A قبل الظهر	السبت	فيلابج	١٦	١١٤	٤ بعد الظهر	الجمعة	بربرة
١٢	٢	الاحد	الابويرة	١٥	٧٥	٢	السبت	زليخ
١	١	الاثنين	معليب	١٦	١٣٥	٢	الاحد	الابويرة
٤٢	١	الاثنين	مهرج	٣٩	٢٧٥	١	الاثنين	معليب
٢٦	٤ بعد	السبت	سواكن	٣٩	٣١٥	٢ قبل	الجمعة	مهرج
٧	١١ قبل	الاثنين	مالي رابوة	١٧	١٢٥	٢ بعد	الاحد	سواكن
٥١	٢	الاثنين	جسة	١٥	١١٥	١	الاثنين	مالي رابوة
-	٢	الاثنين	السويس	٩٢	٩٤٩	وقت الظهر	الاثنين	جسة

وكانت تعمل في هذا الخط أربعة سلكين بخارية هي د القصر - المنصورة - النجيلة - مسرة ، ولقد سبق الإحصاء أن استعملت مصلحة الوابرات أنشط بريدي إلى عدن ، وكانت تفاعيله كما يلي (٩١) :

#### الأمثلة

الرسول				القيام				
سنة الإقلاع	ساعة الوصول	يوم الوصول	جهة الوصول	مسافة السيرية بالساعة	مسافة السيرية بالليل	ساعة القيام	يوم القيام	جهة القيام
١٩٠٠	٩ قبل الظهر	الجمعة السبت	ذبلح عدن	١٦	١١٤	٥ بعد الظهر	الخميس الجمعة	بربرة ذبلح
١٩٠٠	٨	السبت		١٧	١٢١	٥		

#### المسيرة

الرسول				القيام				
سنة الإقلاع	ساعة الوصول	يوم الوصول	جهة الوصول	مسافة المسيرية بالليل	مسافة المسيرية بالليل	ساعة القيام	يوم القيام	جهة القيام
١٩٠٠	١٠ قبل الظهر	الجمعة	ذبلح عدن	١٧	١٢١	٥ بعد الظهر	الجمعة	بربرة ذبلح
١٩٠٠	٨	السبت		١٦	١١٤	٥	الجمعة	

(٩١) نفس ، ص : ٢٤٤ .

(٩٢) نفس ، ص : ٧٨ ، ولكنها على أساس زمن الرسول الاثني والعلم الفيس ٨٦ ساعة .

وفضلا عن ذلك فقد كانت هناك بعض السفن التي تمر على الحديفة لتلبية لالتماسات التجار ، وإن كان ذلك قد تم بغير انتظام ، وتشير الوثائق الى كثرة توافد السفن الأجنبية اليها لنقل تجارة البن اليمنى ، بيد أن التجار كانوا يبدون رغبتهم في استخدام السفن المصرية ، وقد لاقت سفن المصلحة الخديوية رواجاً لدرجة أنه كان يقوم البعض منها بنقل شحنات تجارية من الحديفة الى مرسيليا (٦٢) ، ولا شك فقد استفادت في هذا المجال من افتتاح قناة السويس ، مثلما استفادت السفن المصرية كذلك في انشاء الخط الملاحي المباشر بين جده والأستانة مروراً ببور سعيد وميناء سيرا ، ونفس الشيء بالنسبة لمد خط الشام الى ينبع وجده في موسم الحج .

وتكشف الملاحظات التي وردت في الكتابات والوثائق المعاصرة للبحث عن أن السفن التجارية أسهمت بدور فعال في مد جسور النشاط المصري الحضارى الى سواحل البحر الأحمر ، حيث أسهمت في تنشيط الحركة التجارية الخاصة بتلك الموانئ ، ولنا أن نطالع بعضاً مما جاء في هذا الصدد لتبين أثر دورها .

فبالنسبة لحركة الملاحة قبل تصير سفن العزيرية مثلاً ، جاء في مكتبة والى جده الى الصدر الأعظم بالأستانة في شهر ذى القعدة ١٢٨١ هـ ( مارس / ابريل ١٨٦٥ ) أن النقل البحري بين جده وكل من سواكن ومعصوم كان يتم معظمه باستخدام الأهالي للسفن الشرعية التي كانت تصل الى جده بعد فترات طويلة مقارنة بالبحارية ، وكانت تحدث خسائر كبيرة اذا كانت الرياح غير مواتية ولم تصل السفن في موسم الحج (٦٣) .

كذلك جاء في تقارير علي رضا باشا محافظ سواحل البحر الأحمر المرسلة الى المعية أن مرور وإبورات البوطة الخديوية على بربره وزيلم « ولو مرة واحدة في الشهر » تترتب عليه « فوائد جمة بالنسبة لحركة التجارة وعمارة البندر فضلاً عن اكتساب الحكومة معلومات عما يطرأ في تلك البلاد من حوادث » (٦٤) .

وقد جاء أيضاً تقرير من محافظ بربرة الى المعية بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٩٣ هـ ( ٣ سبتمبر ١٨٧٦ ) يكشف عن أثر مرور السفن الخديوية في

(٦٢) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة وإبورات البوطة الخديوية ) : سجل م/٣٠/١٠٠ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ أغسطس ١٨٧٩ من توكيل الوابورات بالحديفة الى الميناء بمصر ، ص : ٢ .

(٦٣) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٣ ، ٣٤ .

(٦٤) نفسه ، حاشي فقرة ( ٤ ) ، ص : ١٦٧ .

تطور الحالة التجارية لبربرة وعدن ، وذلك فى اشارته الى أن بربرة لما كانت محرومة من مرور سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية قبلئذ ، لم يكن يصل انتاجها الى عدن خاصة فى زمن الخريف ، فكان يتراكم بها الفئس والبقر والمسل وتترفع الأسعار كثيرا جدا فى عدن ، حتى أن « المسلى ما كان يتيسر وجوده بالكلية » ، وقد انتهت تلك الحالات بمرورها ، « وأصل عدن على العموم شاكرون وممتنون من الاعتبار الخديوية » (٦٥) .

ولمسل ذلك يفسر تضرر التجار من الفاء مرور بعض السفن والتماساتهم اعادتها وتاكيفهم الرغبة فى استخدام السفن المصرية دون الأجنبية (٦٦) ، على أن هذه الأمور لا تنسينا الاشارة الى الاصلاحات التى كانت تقوم بها ادارتها فى الموانئ وقد سبق الحديث عن مثال لذلك فى ميناء جدة ، كذلك دورها فى مختلف مهام النقل البحرى .

(٦٥) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٢٧ .

(٦٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة وابورات البوستة الخديوية ) : سجل ٢٧٦/٣/١ ، ج ١ ، رقم ١٦ بتاريخ ٢٨ ص ( صفر ) ١٢٩٥ هـ ( ٢ مارس ١٨٧٨ ) من توكيل المدينة الى ناظر العموم بصحر ، ص : ٦٩ .

### ثالثا : دور السفن المصرية في نقل التجارة الخارجية :

معلوم أن مهام السفن التجارية لم تكن تقتصر على نقل السلع والبضائع والمحاصيل وغيرها مما يدخل في عسيم الأنواع التجارية ، وإنما تعدتها الى نقل الركاب سواء في صيغة تجارية أو بالنولون الكامل أو في صيغة الاستثناءات المبرية في مجال الخدمات وكذلك البريه بما يحمله من أخبار ومنافع ، الأمر الذي جعل مهامها في إطار حركة التبادل الخارجية بصوميتها وليست التجارة فقط بخصوصياتها المحدودة ، وهذا ما جعلنا نعرض لدورها من خلال عناصر متعددة نعرض لها فيما يلي : -

#### (أ) مؤشر علم :

في البداية يجدر تناول المؤشر العام للإطار الذي تم من خلاله تأدية ذلك الدور ، ونقصد به المجال البحري لحركة مرور السفن بين مصر والموانئ التي تبت معها التجارة وتأتي أهمية هذا الرصد لعدة أسباب :  
أولا : أن تناول هذا العناصر ليس تاريخيا لحركة التجارة الخارجية ، وإنما أساسا للدور سفن البحرية التجارية المصرية ومن ثم تبدو أهمية تتبع دورها أكثر من التثشت في دراسة التجارة التي تحتاج لدراسات أكثر تخصصا ومنها ما تم دراسته بالفعل (٦٧) .

ثانيا : لأنه لم يتم العثور على بيانات تفصيلية متكاملة لاسهام السفن التجارية في التبادل الخارجي المصري حسب الجنسيات وخاصة التجارة ، الأمر الذي يجعلنا لا نورد نوعياتها ، ومن ثم فإن هذا الرصد يمكن اعتباره مؤشرا كذلك لدورها في التبادل الخارجي عامة تبعا لاتجاه مرورها وكثافته الحركية في كل ميناء ، مثال ذلك أن حركتها في سواكن ومصوع يمكن اتخاذها مؤشرا لقدر اسهامها في نقل تجارتها وهكنا .

---

(٦٧) راجع ما سبق الإشارة اليه وتناوله في « ظروف قيام البحرية التجارية » .

ثالثا : أن هذا الرصد يجيء فى الواقع اتساقا مع خطوط سير السفن ، مثلما هو اطار يجسد المحاور التى كانت تزاوّل فيها السفن المصرية نشاطها ، وبالتالي يصبح مؤشرا لما قامت به فى الربط بين الموانئ المصرية وغيرها وماهى المشحونات التى كانت تنقلها فى اطار العلاقات التجارية .

غير أنه يلاحظ أن ما يمكن الوقوف عليه إنما يعتمد فى الواقع على ما أورده رينى بك بعد تأسيس قلم الإحصاء ، وهو خاص ببعض السنوات دون اجمالى فترة البحث ٧٠ ، ١٨٧١ ، واستبعدنا احصاؤه لعامى ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ ، وذلك لعدم التمييز بين السفن المصرية الحربية والتجارية لهذين العامين (٦٨) ، وهذا البيان لعامى ٧٠ ، ١٨٧١ ويشتمل على حركة السفن التجارية المصرية الواردة والخارجة فى أهم الموانئ المصرية فى البحرين التى كانت تمر بها السفن البخارية ، وهى الاسكندرية ، بور سعيد فى البحر المتوسط ، ثم السويس ، سواكن ، مصوع فى البحر الأحمر وتبدو أهمية هذين العامين فى أنهما يرصدان الحركة البحرية الملاحة المصرية بعد افتتاح قناة السويس كان أولهما كما يلى :

حركة المصنع التجاري المصرية الواردة والتأخرية هي مبيعات الاستكشورية وتقدر مستبعد عامي (١٨٧٠ - ١٨٨١) <sup>(١٩)</sup>

المعامل	مقدور مستبعد						الاستكشورية						المواضع
	١٨٧١			١٨٧٢			١٨٧٣			١٨٧٤			
	خارج	وارد	مستهدفة	خارج	وارد	مستهدفة	خارج	وارد	مستهدفة	خارج	وارد	مستهدفة	
١							٧		٥				الجنيف
٢							٧		٥				السناء
٣							٧		٥				البيروت
٤							٧		٥				أورشل الموريسي
٥							٧		٥				مطابق
٦							٧		٥				مطابق
٧							٧		٥				مطابق
٨							٧		٥				مطابق
٩							٧		٥				مطابق
١٠							٧		٥				مطابق
١١							٧		٥				مطابق
١٢							٧		٥				مطابق
١٣							٧		٥				مطابق
١٤							٧		٥				مطابق
١٥							٧		٥				مطابق
١٦							٧		٥				مطابق
١٧							٧		٥				مطابق
١٨							٧		٥				مطابق
١٩							٧		٥				مطابق
٢٠							٧		٥				مطابق
٢١							٧		٥				مطابق
٢٢							٧		٥				مطابق
٢٣							٧		٥				مطابق
٢٤							٧		٥				مطابق
٢٥							٧		٥				مطابق
٢٦							٧		٥				مطابق
٢٧							٧		٥				مطابق
٢٨							٧		٥				مطابق
٢٩							٧		٥				مطابق
٣٠							٧		٥				مطابق
٣١							٧		٥				مطابق
٣٢							٧		٥				مطابق
٣٣							٧		٥				مطابق
٣٤							٧		٥				مطابق
٣٥							٧		٥				مطابق
٣٦							٧		٥				مطابق
٣٧							٧		٥				مطابق
٣٨							٧		٥				مطابق
٣٩							٧		٥				مطابق
٤٠							٧		٥				مطابق
٤١							٧		٥				مطابق
٤٢							٧		٥				مطابق
٤٣							٧		٥				مطابق
٤٤							٧		٥				مطابق
٤٥							٧		٥				مطابق
٤٦							٧		٥				مطابق
٤٧							٧		٥				مطابق
٤٨							٧		٥				مطابق
٤٩							٧		٥				مطابق
٥٠							٧		٥				مطابق
٥١							٧		٥				مطابق
٥٢							٧		٥				مطابق
٥٣							٧		٥				مطابق
٥٤							٧		٥				مطابق
٥٥							٧		٥				مطابق
٥٦							٧		٥				مطابق
٥٧							٧		٥				مطابق
٥٨							٧		٥				مطابق
٥٩							٧		٥				مطابق
٦٠							٧		٥				مطابق
٦١							٧		٥				مطابق
٦٢							٧		٥				مطابق
٦٣							٧		٥				مطابق
٦٤							٧		٥				مطابق
٦٥							٧		٥				مطابق
٦٦							٧		٥				مطابق
٦٧							٧		٥				مطابق
٦٨							٧		٥				مطابق
٦٩							٧		٥				مطابق
٧٠							٧		٥				مطابق
٧١							٧		٥				مطابق
٧٢							٧		٥				مطابق
٧٣							٧		٥				مطابق
٧٤							٧		٥				مطابق
٧٥							٧		٥				مطابق
٧٦							٧		٥				مطابق
٧٧							٧		٥				مطابق
٧٨							٧		٥				مطابق
٧٩							٧		٥				مطابق
٨٠							٧		٥				مطابق
٨١							٧		٥				مطابق
٨٢							٧		٥				مطابق
٨٣							٧		٥				مطابق
٨٤							٧		٥				مطابق
٨٥							٧		٥				مطابق
٨٦							٧		٥				مطابق
٨٧							٧		٥				مطابق
٨٨							٧		٥				مطابق
٨٩							٧		٥				مطابق
٩٠							٧		٥				مطابق
٩١							٧		٥				مطابق
٩٢							٧		٥				مطابق
٩٣							٧		٥				مطابق
٩٤							٧		٥				مطابق
٩٥							٧		٥				مطابق
٩٦							٧		٥				مطابق
٩٧							٧		٥				مطابق
٩٨							٧		٥				مطابق
٩٩							٧		٥				مطابق
١٠٠							٧		٥				مطابق

١٩٩١ - Régny, E:op, cit, - Tome 2, p: 20 - 23, 28 - 31.

- Tome 3, p: 22 - 25, 36 - 39.

١٩٩١ - استيعاب حركة المصنع التجاري



وكما هو ملاحظ فبالنسبة للاسكندرية فان ابحار السفن المصرية الى  
الاستانة كان يأتى فى المرتبة الأولى فقد كانت ٢٠٦ من الاجمالى ٥٢٣ أى  
بنسبة ٣٩٨٨٪ ، ويمر ذلك الى وجود خطوط سيرها التى كانت تصل  
الاستانة وتبعا لأهمية العلاقة السياسية بين مصر والدولة العثمانية من  
جانب ، ثم لعدم وجود سفن بخارية كافية لدى الدولة العثمانية من جانب  
آخر ، ومن ثم كان جهلها فى النقل البحرى يستحوذ على مثل هذه النسبة  
فيما يتم تبادلها بين مصر والاستانة فى تلك الفترة ، وقد تلاها اليونان ٩٧  
بنسبة ١٨٥٤٧٪ حيث عاصرت افتتاح قناة السويس والتقارب السياسى  
بين مصر واليونان ، وقد سبق تناول ذلك فى التوكيلات الملاحة باليونان  
أما سوريا أو ساحل الشام فقد استحوذ على المرتبة الثالثة ٨٥ سفينة  
بنسبة ١٦٢٥٢٪ فمالطة بنسبة ٦٩٢٪ فالدول والسواحل الأخرى ،  
والتي يلاحظ فيها تداخل الحركة الملاحة بين المينائين معا ، الاسكندرية  
وبور سعيد ، حيث تداخلت حركة السفينة الواحدة فيها ابان الذهاب  
والاياب ، كما يلاحظ أعداد السفن المتجهة الى كل من إنجلترا والنمسا  
وساحل شمال أفريقيا ، وذلك لعدم وجود خطوط ملاحة منتظمة لتلك  
الجهات ، وكان ما يتم ابحاره رهنا بمهام مؤقتة كتأجيرها فى النقل البحرى.  
وما الى ذلك •

أما اذا انتقلنا الى بور سعيد ، فاننا نلاحظ تفوق حركة السفن بينها  
وبين الاسكندرية ٢١٦ بنسبة ٥٤٢٩٪ من الاجمالى ٤٢٠ ، وذلك لبروز  
بور سعيد على الخريطة الملاحة للسفن بين الاسكندرية وموانئ الشام  
وسواحل تركيا الآسيوية من ناحية ، ثم بين الاسكندرية وموانئ البحر  
الأحمر من ناحية أخرى ، على ذلك الحركة الملاحة بين بور سعيد والاستانة  
٤٥٧١٤٪ حيث كانت توجد بالإضافة الى سفن خط الاسكندرية الاستانة  
السفن المصرية العاملة بين جنه أو موانئ البحر الأحمر والاستانة ، وفيما عدا  
ذلك فقد كانت نسبة المصرية بين موانئ البحر الأحمر وبور سعيد ذاتها  
ضئيلة ١٢ أى ٢٨٥٧٪ وهى كل ما بقى من اجماليها ، وذلك لبروز  
السويس كميناء هام فى مدخل القناة الجنوبي ، كان يستقبل غالبية حركة  
السفن المصرية ، وعامة فان هذا الرصد يبرز تفوق الاسكندرية عن  
بور سعيد فى مجال تشغيل الخطوط الملاحة المصرية ، كما يبرز التفوق  
للسفن البخارية فى كلا المينائين عن الشراعية •

وبالنسبة لحركة السفن ذاتها فى أهم موانئ البحر الأحمر  
السويس - سواكن - مصوع لعامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ كانت كما يلى :



ويتضح من هذا البيان تفوق حركة ملاحه السفن المصرية التي تربط بين السويس وموانئ البحر الأحمر ، وقد كانت تفاصيل تلك الحركة مع جده ، ٧٦ سفينة من الاجمالي ٢٨٩ أى بنسبة ٢٥.٠٣٪ تعمل فى النقل البحرى على عكس جبل الطور التي كانت موقعا للحجر الصحى ونفس الشيء بالنسبة لميناء « الوجه » ، ثم السواحل الحجازية التي كان يشار اليها ساحل العرب ١١٦٤٥٪ ومع ميناء سواكن ١١٤٠٩٪ ثم السويس مع بور سعيد فى الشمال وتليها بقية الموانئ الاخرى ينبع ، عدن ، المويلح ، القصير ، مصوع وغيرها .

أما بالنسبة لسواكن ومصوع فكما هو واضح قيام السفن المصرية بالربط بينهما مما من جانب ثم بينهما وبين السواحل المواجهة فى الحجاز وكذلك السويس من جانب آخر ، حيث كانت الحركة فى ميناء سواكن تربطها بمصوع باجمالى ١٧٢ سفينة خلال العامين من الاجمالي العام لسفن المينائين ٤٥٨ أى بنسبة ٣٧.٥٥٪ ثم بينهما وبين ساحل العرب وجده ، ونلاحظ بالنسبة لجده تفوق حركتها مع سواكن عن مصوع ففى أولهما ٧٠ بنسبة ٤٢.٤٢٪ بينما فى مصوع ٢٢ بنسبة ٧.٥٠٪ وذلك لقرب المسافة مع سواكن .

وكما هو ملاحظ فان الملاحة فى أقصى جنوب البحر الأحمر كانت تتجه الى مصوع ، وكانت تتم بينها وبين « الكك » Aghig ، ثم مع عدن والحديدة وقنفذة وجيزان وقرمان وغيرهم نظرا للقرب الجغرافى ، ومن مصوع كانت تتم الحركة الغالبة تجاه الشمال حيث سواكن ومنها الى جده أو السويس ، ولعل هذا مؤشرا لجال تحرك السفن التجارية فى البحر الأحمر الذى أسهمت من خلاله فى النشاط المصرى وحركة التبادل الخارجية ، وفيما عدا ذلك فان بروز الهند حيث كانت « بومباى » موطن ورش وترسانات الاصلاح ، ولا يمكن أن نعزو حركة السفن المصرية اليها لمها تجارية ، وان ما كانت تنقله فى بعض الأحيان كان رهنا بما تشجعه مؤقتا أثناء إبحارها الى بومباى .

وفى أعقاب تناول هذا المؤشر الراصد لاتجاهات الحركة نورد اجمالى بعض الحمولات التى قامت بنقلها السفن المصرية مقارنة بالأجنبية وذلك عن الأعوام ٧٣ - ١٨٧٧ ، وهى التى توافرت احصاؤها وان كان ذلك بدون تفصيل حمولات الشراعية أو البخارية أو الجنسيات الأجنبية ، ويقتصر رصدنا هذا على حمولات السفن المشحونة دون حركة السفن المصبورة Ballast الخالية من المشحونات ، وذلك فى مجمل الموانئ المصرية والملاحظات كما يلى (٧١) :

(٧١) البيان والنسب للتوية مستخرج بمعرفة الباحث من احصاءات متفرقة عن -

- فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص - ص : ٦٦ - ٨٠ .



وكما هو ملاحظ فإنه بالنسبة لموانئ البحر المتوسط ، كانت أكثر حمولات السفن المصرية بصفة عامة تتركز في الاسكندرية ٥٤٧٥٠٩ تونيلاطة ، ومع ذلك فلم تتعد نسبتها سوى ٢٥-٦٠٪ من اجمالي الحمولات وذلك بسبب كثافة نشاط السفن الأجنبية ، وكان نشاط هذه الأجنبية بصورة أكثر وضوحا في بورسعيد حيث ازدهار نشاطها بين الشرق وأوروبا وغيرها ، فلم تتعد نسبة الحمولات المصرية ٥٠٤٪ ، بيد أن هذه الصورة كانت في صالح المصرية في موانئ البرلس ، رشيد ، أبي قير ، العريش بالتوالي وذلك لعدم قدرة هذه الموانئ على استقبال السفن البخارية ومن ثم غلبة السفن الشراعية المصرية بها ، وأما دمياط فقد كانت حمولة السفن المصرية بها ٢٥٧٩٦٪ من الاجمالي ، وذلك لغلبة توجه السفن الشراعية العثمانية والسورية واليونانية وكذلك من جزيرة ساموس إليها - بيد أن العثمانية كانت أكثرها قاطبة ، فقد كانت الداخلة منها دمياط مثلا عام ١٨٦٩ عدد ٤٢٧ من الاجمالي ٤٤٥ ، وفي عام ١٨٧٠ كان الداخل منها ٤٥٧ من الاجمالي ٤٨٠ وهكذا (٧٢) ، واقتصرت مشاركة السفن المصرية على مرور بعض السفن البخارية بالإضافة الى الشراعية .

وبصفة عامة فقد كانت حمولات سفن البحر المتوسط سواء للمصرية أو الأجنبية تفوق كثيرا حمولات سفن البحر الأحمر ، وذلك نتيجة الكثافة العددية لسفن كليهما بالإضافة الى قدرة هذه الموانئ على المشاركة في النشاط البحري عما كان بالبحر الأحمر ، وهو الأمر الذي يؤكد قدرة موانئ مصر في كلا البحرين - في إطار الموضع الجغرافي - على المشاركة في التجارة البحرية عما كان واقعا في مينائي سواكن ومصوع ، أو بالأحرى بعت أهمية هذين المينائين التجارية فيما يتم بينهما وبين مصر وذلك لغلبة نشاط السفن المصرية عن الأجنبية حيث كانت حمولاتها في سواكن خاصة أكثر من ٧٥٪ بينما تقل عن ٥٠٪ في مصوع ، وفيما عدا ذلك فإن تفوقها الواضح في القصير والى حد ما في « الوجه » ، يمكن القول معه بغلبة الحمولات المصرية ، بيد أن ذلك لا يعطي دلالة قوية على التفوق الكبير مقارنة بالاجمالي في السويس مثلا ، حيث كانت حمولات السفن المصرية في السويس ٣٤٨٦٩٤ تونيلاطة ، ومع ذلك فلم تتعد نسبة ٣٨٢٧٪ من الاجمالي وللأجنبية ٩٦١٧٣٪ ، هذا على الرغم من أن رقم حمولة المصرية في السويس كان يفوق سائر أرقامها في الموانئ الأخرى في البحر الأحمر .

من هذا الرصد يمكن القول بأن المنافسة الكبرى التي واجهت السفن المصرية ، أو بالأحرى الموانئ التي اتجه إليها النشاط الأجنبي كانت

(٧٢) عن :

Régny, E. op. cit., — Tome 1 ; pp : 24, 25. — Tome 2, p. 26.

الاسكندرية ، بور سعيد ، السويس ، ثم دمياط وبدرجة أقل مصوع ، وفي هذه الموانئ حققت الحمولات الأجنبية تفوقا ، وفيما عداها كانت الغلبة للمصرية ، وهذا في موانئ بلد أقل أهمية باستثناء سواكن ، ومع ذلك فهذا المؤشر بالإضافة الى اتجاهات السير يوضح الى حد ما درجة الاسهام المصرى فى نقل التجارة الخارجية مع ملاحظة تسجيلنا أن الحمولات ليست قياسا كافيا لدرجة المشاركة ، ولكنها محاولة فى ضوء ندرة الوثائق ، وفى أعقاب هذا العرض ، يجدر تناولنا لنوعيات وأصناف التجارة التى قامت بنقلها السفن المصرية واتجاهاتها .

### ( ب ) تجارات وتجار :

ويقصد بهما : التجارات ونظم نقلها بالسفن ونولوناتها ، أما التجار فهم الذين وردت أسماؤهم فى اطار التعامل مع السفن المصرية ( \* ) ، وأما رصدنا لنور السفن التجارية فى نقل التجارة الخارجية فهو يعتمد أساسا على الأصناف والنولون « الأجرة » الذى يتم دفعه فى المسافات المحددة بلوائجها ، وفى مجال عملها هذا فقد كانت تتداخل بعض الأصناف فى حركة نقل الوارد والخارج فى الموانئ المصرية والخارجية ، وعلى هذا الأساس فإن رصدنا للنشاط فى هذا المجال يختلف عن حركة التجارة ذاتها ، وهو يقتصر على خصوصياتها فى نقل التجارة البحرية ، ونستلهه بالاجراءات التى كانت تتبعها مع التجار عند نقل مشحوناتهم وهى نصوص تعقبها بتعليقات للوقوف على مدى التطور الذى طرأ على مسيرة البحرية التجارية فى هذا الاطار .

ففى وثيقة عبارة عن فاتورة شحن بالفرنسية من الشركة الجديدة ، كانت ذات شقين وجه وظهر ، مدون بالوجه اسم الشركة ، وجهة وتاريخ ارسال البضاعة ، وأنها شحنت عن طريق التاجر أو الوكيل على السفينة التى يذكر اسمها ، وكذلك اسم السوارى ( القائد ) ، وجهة الوصول ثم مكان التسليم وكان غالبا ميناء وصول السفينة .

أما بيانات البضائع فكانت تدون بعد وزنها بمعرفة القباني واتمام المختصين بالسفينة بإشراف السوارى فى خانات محددة هى العلامات : Marques ، الأرقام Numbers ، عدد الطرود Nombre Des Colis ، ثم طبيعة البضاعة Nature de la Marchandise ، الوزن أو المقاس Poid or Mesure ، القيمة Valeur ، رسم ( عوايد ) الميناء Raglement du Frêt ، لائحة أجرة نقل البضائع Taux du Fret وتشمل أجرة النقل ثم تكاليف الشحن وتكاليف التفريغ ونظم

( \* ) راجع ما سيتم تناوله عن « دور السفن فى نقل الركاب » .

الدفع ، وعما اذا كان سيتم انزال البضاعة في الميناء ، أو سيتم نقلها بالمبادلة البحرية **Change Maritime** (٧٣) أو الاقترامة (الاقطارمة) أى تمر بموانئ ولا يتم انزالها بها وانما تتجه بها السفن الى موانئ أبعد أو تتبادل شحنها مع سفن أخرى متجهة لتلك الموانئ (٧٤) .

أما على ظهر الفاتورة فقد كانت الشروط العامة **Conditions Generales** كما يلي :

— تحتفظ الشركة بحق ملاحه سفنها سواء بخارية أو شراعية ، ولها حق تجهيزها بواسطة من تختارهم من أشخاص أى دولة تختارها ، ولها الحق فى أن تضرهم عن طريق سفن أخرى أو تملد بهم سفنا أخرى فى أى وقت وأى موقف فى أى ميناء حتى إذا كان غير مذكور فى خط السير .

— الشركة غير مسئولة عن أية خسائر للبضاعة اذا تسبب فيها أحد أعداء البلاد أو قراصنة البر أو البحر ، أو تنتج عن ارتطام السفينة فى البحر أو فى حالة التصادم بسفينة أخرى ، أو نتيجة الحرائق من الماكينة أو انفجار ماكينة الطبخ ، أو الخسائر التى تسببها الحيوانات والحشرات الضارة ، أو الحوادث من أى نوع ولا أى تهاون أو إجمال من القبطان وخلافه فى البر أو البحر .

— الشركة غير مسئولة عن النقل فى البر أو فى الأنهار والقنوات أو من سفينة الى أخرى ، أو عن الشحن والتفريغ أو كسر الأشياء سريعة الكسر أو انسكاب السوائل أو موت وفقدان الحيوانات (٧٥) .  
الى جانب هذا فقد وجدت شروط خاصة **Conditions Particulieres** هى :

— الشركة غير مسئولة عن محتويات أو وزن أو قيمة البضائع .  
— التكاليف الصحية التى تتعلق بالبضائع تكون على نفقة المالك .  
— تحتفظ الشركة بحقها فى نقل البضائع التى تسلمتها الى باخرة أخرى فى وقت آخر قبل أو بعد السفر وتكون التكاليف على نفقتها .

---

(٧٣) دار الوثائق القومية ( خفحات - مجدية ) : محظية ٢ ملف بوالى الشحن ، « ترجمة » وثيقة بالفرنسية ، فاتورة شحن من الشركة للجديدة المصرية للملاحة البخارية فى البحر الأحمر والبحر المتوسط صادرة من الاسكندرية ٢٢ يولية ١٨٦٠ .  
(٧٤) - فيليب جلاد : مرجع سابق ، ص ٥ ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص : ٤٣٨ ، - محمد على الأتسى : مرجع سابق ، ص : ٢٣ .  
(٧٥) دار الوثائق القومية ( خفحات - مجدية ) : المصدر السابق .

- عندما لا يتم تفريغ البضائع فى الميناء المتفق عليه لسوء الأحوال الجوية أو لآى أسباب أخرى هامة ، يشرح للقبطان فى هذه الحالة بتفريغ البضائع فى أى ميناء آخر فى طريقه بدون أى تكاليف أخرى على نفقة الشاحن ، ولكن عليه أن يتحمل نتائج الأخطار وليس من حقه المطالبة بالتعويض بسبب التأخير .
- القانون بالشحن هم المكلفون بالتوقيع على بيان الشحن ( حافظة ) وهم المسئولون أمام الشركة أو موظفيها عن كل الخسائر الناتجة عن التصريح بالبيانات الخطأ أو الناقصة المتعلقة بمحتويات الطرود .
- فى حالة فقدان الطرود أو أى أشياء أخرى ذات قيمة ، فإن الشركة تكون مسئولة عما إذا ما كانت القيمة موضحة على الطرد ، وإذا لم تكن فعل الشاحن مطالبة ميناء الشحن .
- لا تسلم النقود الا فى أكياس مغلقة بخيطة من الداخل مختومة بالشع فوق كل خيطة أو فى صناديق مختومة الفتحات ، ويجب أن تكون هذه الأختام مبينة فى الحافظة .
- أن الشركة تحتفظ لنفسها بحق فحص وزن وقيمة البضائع عند الشحن والحصول على أجرة نقل البضائع .
- فى حالة الشحن من الاسكندرية أو محروسة مصر ( القاهرة ) أو من موانئ البحر الأحمر فإن من حق الشركة الإجابة بعدم وجود مكان مهيأ على الباخرة الأولى ، وتشحن على الباخرة التالية بدون حق الشاحن فى المطالبة بالتعويض عن التأخير ، واختتمت هذه الشروط بأنه يجب وضوح العلامات والأرقام على الطرود وكذلك اسم مكان الوصول ، وبدون ذلك فمن حق الشركة رفض قبول الطرود غير المستوفاة (٧٦) .
- والمرجح أن بعض هذه البنود قد أضيفت لها تعديلات وخاصة فى عهد الشركة التالية ، حيث كانت تخصص سفن للبضائع وأخرى للحيوانات ، أو أن تجهز السفن بأماكن خاصة للحيوانات وما الى ذلك ، الأمر الذى كان يسهم فى إيجاد درجات أكبر من الأمان ، وهو ما سبق الإشارة اليه فى التطور الكيفى للسفن ، كذلك امتدت مسئولية الشركة العزيمية بعد ذلك الى نقل البضائع بين الأستانة والبحر الأحمر - قبل افتتاح قناة السويس - عن طريق السكك الحديدية وذلك بموجب اتفاق معها ، وكانت ترسل تعريفات الشحن الى وكلائها متضمنة أجرة النقل بما



فيها السكك الحديدية بين الاسكندرية والسويس (٧٧) ، ونفس الشيء انبعثت الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية من قبل بالنسبة للسفر بين الاسكندرية وجده وذلك منذ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) ( ٧٨ ) .

وبذلك فقد أصبحت الشركة مسئولة عن النقل في البر أو الداخل ، وقد كان تطوراً للأفضل ، فهو من جانب يزيد من الاقبال على الجهة الواحدة بدلاً من الجهات المتعددة في عملية النقل ، ومن جانب آخر يعمل على تنشيط حركة النقل بالسكك الحديدية .

ويبدو أن عملية التوسع في استخدام الوكلاء الملاحين قد جنبت الشركات الملاحية خاصة في العزيزة مثل هذه التشديدات التي أوجدها المجدية في نظرها وذلك للتغلب على المنافسة الأجنبية ، بالإضافة إلى اطمئنانها إلى مسئوليات وكلائها ، وهو الذي لم يتوافر بنفس الدرجة للشركة المجدية ، كما أن التشديد في مسئولية سوارى وطاقم السفينة كان أكثر وضوحاً في عهد اسماعيل على عكس ما لحق بهذه الفئات من فوضى إزاء تدهور البحرية التجارية المصرية في عهد محمد سعيد باشا ، وقد عرضنا لأمثلة في إدارة السفن وشئون الأفراد ، وشيئا فشيئا أدخلت التطويرات .

وإنه في أعقاب تصفية المجدية وتحويلها إلى مصلحة مصرية أنشأت تعليماتها إلى أنه لم يكن يتم دفع كل النولونات في محل الشحن وإنما كان يجوز دفع جزء منها ( النصف ) عند الشحن والباقي في ميناء الوصول ، كما أنها ذكرت في نصوصها ضرورة تقديم التاجر ورقة أو بياناً موقفاً منه مسبقاً عن البضائع المطلوب شحنها وعدد طرودها وعلاماتها وأرقامها وقيمة ما تساويه بالقرش وزنتها واسم المرسل إليه وبلده ، ويقدم هذه البيانات أولاً إلى القبايى ليعيد الوزن والمصادقة ثم يحتفظ بأمور أو مدير المصلحة أو الوكيل في موقعه على هذا البيان ويحرر له بوليصة الشحن بعد أن يشتمها في منافستو البضائع وتختتم البوليصة كذلك من السوارى كدليل بالاستلام طبقاً للمحرر ، على أن التفريغ يكون بمعرفتها أو ممثلها ، وتنفق عن طرفها أجرة ( القطاير أو السنايك وغيرها ) مما يستخدم في النقل من

( ٧٧ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزة ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، بيان نوايا سواحين وبضائع الشركة الشرقية من الاسكندرية للسويس وبالعكس ، بمعرفة نوبار باشا ناظر أشغال عمومية ويبدأ العمل بموجبه من ١٥ أكتوبر ١٨٦٧ .

( ٧٨ ) - : مخططة قرارات جمعية المؤسسين ، الملف الأول ، قرار جمعية الوابورات المصرية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ( أغسطس ١٨٦٣ ) البند السابع .

السفينة الى البر ، وتضاف القيمة على النولون (٧٩) ، وقد عاصرت هذه التعليمات بدايات عهد اسماعيل باشا .

وكما هو معلوم فان هذه الاجراءات كانت تبحث تطوير العلاقة بالتجارة والعمل على ترغيبهم في الشحن بتسهيل أو تقديم خدمات أخرى ، وربما كانت شروط المجيدة المتشددة نوعا ، دليلا على حداثة العمل بمفهوم حسن العلاقة بين السفن وعملاتها نتيجة حداثة خبرتهم بهذا النوع من النشاط ، والأرجح أن البحث عن السبل السابقة كان نتيجة ما أصاب السفن من تدهور في العمل البحري في أخريات عهد سعيد باشا .

وعامة فانه قبل أن ندع المجيدة جانبا من الضروري الإشارة الى أنه في ضوء الظروف التاريخية التي عاصرتها الشركة ، فان مسألة التشدد في نصوصها ازاء كثرة علم مسؤوليتها عن المشحونات في حالات كثيرة ، لم تكن كافية خاصة مع التجار الذين يعرفون طرقهم للبasha الحاكم أو الباب العالي والسلطان صاحب السيادة أو يديعهم نفوذ قناصلهم ، وناخذ من ذلك بعض الأمثلة :

**الأول :** واقعة اعتمد فيها دفاع الشركة على النص الوارد « أن الكومبانية لا تكون مسئولة عن أى فعل حصل من افعال أو تهاون القبولان وخلافه ومن مستخدمي البحر أو البر » ولم يفلح فيها الدفاع وحكم فيها بالتعويض على الشركة لصالح تجار فرنسيين بمبلغ ( ١٨٠ ريال فرنسا ) وذلك في قضية حرق فيها بضاعتهم بجده في مقر توكيل الشركة ، وكان ذلك عام ١٢٧٧ هـ بل ان مجلس تجار جده أمر « وكيل أشغال القومبانية بجده » أى الوكيل الملاحي لها بدفع قيمة المطلوب وتم الدفع في ٢٨ ذى الحجة هـ ( ٨ يولية ١٨٦١ م ) ، قبل صدور مضبطة الحكم بشهرين أى في ٢٩ صفر ١٢٧٨ هـ ( ٦ سبتمبر ١٨٦١ م ) ، وذكر دفاع الشركة أن هذا يعتبر تناقضا ، وقرنت حجتها هذه بالنص الذى أشرنا اليه ، وأضافت بأن الشركة تعتبر شخصا معنويا ينوب عنها مجلس إدارتها بمصر ولم يفوض وكيلها في تلك القضية ، وهذا المجلس لم يكن جازرا أثناء نظر القضية ، ولم يجد الدفاع ، ودفع التعويض ، وكانت حجة التجار الفرنسيين ادعائهم بأن الوكيل هو الذى أشعل النار ، وهو الذى لا يعقل أساسا مع قبوله البضائم لشحنها بالسفن ( ٨٠ ) .

---

(٧٩) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدة ) : سجل م/٣/٥ ، رقم ٢٨٧ بتاريخ ١٠ ذى القعدة ١٢٧٩ هـ ( ٣٠ أبريل ١٨٦٣ ) من وكيل وإبررات البحر الأحمر الى قومندان بحرية . ص - ص : ٢٢٨ - ٢٣٠ .

(٨٠) - : سجل م/٣/٢ ، تقرير بتاريخ ٤ ج ( جادى أول ) ١٢٧٨ ( ٨ نوفمبر ١٨٦١ ) من مدير المجيدة الى محافظ مصر ، ص - ص : ٢٢٣ - ٢٢٥ .

**الثاني :** كان قد غرق للمجيدية سفينة تسمى مريوط عام ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩/٥٨م) وأنفقت الشركة مبلغ ٤٩٠٠٠ فرنك لانقاذ بعض المشحونات التي كان بعضها لحساب تجار فرنسيين ، ولكن لم تتمكن الشركة من بيع ما تم انقاذه لأكثر من عام وذلك لعدم ورود موافقة القنصل الفرنسي العام على البيع ، حتى ان الشركة أرسلت تستأذنه مرارا عن طريق الخارجية المصرية دون جدوى وكذلك صممت بيت التامين ( السيكورتاه ) تماما عن الرد ، لأن المنفق على انقاذ البضائع زاد كثيرا عن قيمتها الى أن حددت هي ذاتها ٣٠ يوليو ١٨٦٠ موعدا للبيع لتعويض بعض نفقاتها ، بعد أن تلف ما تم انقاذه ولم يقدر بأكثر من ٥٢٠٠ فرنك فقط (٨١) ، أي أنها لم تملك المسئولية - وعطلت صالحها الأهم في انتظار الموافقة - وأن النصوص السابقة لم تكن مطلقة ، ولا شك فقد كان التجار والقنصل مدركين لضرورة قيمة ما ستمطيه لهم الشركة من أنصبة البيع ، ويرجع أنهم كانوا في تلك الآونة ينتظرون أو يبحثون في طرق أخرى عن تعويض أكبر لأن مسألة التعويضات هذه اتبعها آخرون ممن كانت لهم بضائع بالسفينة حسبما يوضحه المثال التالي :

**الثالث :** كان لأحد التجار ويدعى محمود الطرايزنلي بضائع غرقت بالسفينة ذاتها وأقام دعوى على الشركة لدى مجلسي تجار مصر وحكم لصالحه ببلغ المجيدية تعويضا قدره ٦٠٠٠٠ قرش مصرى ، ولكن الشركة استأنفت الحكم وحسبما جاء في نصوص الوثائق « علنت ابيلو (\*) Appelant » لنظر الدعوى بمجلس تجار اسكندرية وأشعرت بذلك ديوان المحافظة في محروسة مصر ( القاهرة ) وذلك للنظر في المبالغ المنفقة على اخراج البضائع الفارقة ، ولكن الطرايزنلي لم يوافق على اعادة نظر دعواه بالاسكندرية ، وأخطر الشركة والمعية بأنه سيتوجه الى الأمانة لعرض موضوعه على الباب العالى ، وتدخل محمد سعيد باشا وأصدر أمرا كريما لديوان المالية بدفع المبلغ على سبيل الانعام من ولى النعم ، ويصرف النظر عن ( ابيلو ) الاستئناف دون تحميله للشركة (٨٢) .

(٨١) - : سجل م/٣/٦ ، رقم ٥ بتاريخ ٢٣ ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( ١ سبتمبر ١٨٦٠ ) . من مدير مجيدية الى ناظر أمور خارجية ، ص : ١٥٤ .  
(\*) أشار البعض الى انها عن الإيطالية وكانت تكتب أبيلو ، - فليبي جلاز : مرجع سابق ، ج ١ / ١٨٩٠ ، ص : ٢٣ .  
(٨٢) دار الوثائق القومية ، المصدر نفسه : رقم ٦٨ بتاريخ ٢١ ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( ١ سبتمبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ١٤١ . « دار الوثائق - صعيدة » .  
- : سجل م/٣/٦ بتاريخ ٢١ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٣ مايو ١٨٦١ ) معروض من مدير القومانية للمعية السنية ، ص : ٢٧٣ .

ولا شك فإن مثل هذه الأمور توضح أن التعامل مع النصوص في تلك الفترة المبكرة من العمل بالنظم البحرية كانت في حاجة لتدقيق أشمل يراعى صالح الطرفين الشركة والتجار ، وربما كان ذلك نتيجة وجود ادارة الشركة في مرحلة يمكن أن نطلق عليها « مرحلة الاختمار » في العمل بالنظم والقوانين البحرية ، وهذا انقضى في النصوص ذاتها أو اجراءات التأمين البحري ، وخاصة أن تلك المرحلة كانت تشهد النقل عن النصوص الفرنسية ، وهناك فارق بين النقل وادراك الأبعاد ومختلف العلاقات التي تنشأ عن النصوص ، فلا النص على عدم مسئولية الشركة عن الحوادث أعفاها من تحمل الخسائر ، ولا كانت السياسة ومسألة التعويضات على سبيل الانعامات اسكاتها لمسألة التقاضي ، والأمنلة الثلاثة تقدم نموذجاً لما كان موجوداً في ساحة السياسة المصرية والمسائل المالية آنئذ .

ويبدو أن مثل هذه الخلافات علاوة على التمرس في الاحتكاك بالعمل البحري ، كانت باعثاً للشركات التالية للمجيدية والتي تأسست في عهد اسماعيل على أن تكون أكثر تنظيمياً للعلاقة مع التجار ، ومعها انتشر الوكلاء واتسعت مسئولياتهم لدرجة شهدنا معها اقراض التجار أو اهتمامهم بمسائل التخزين أو شحن وتفريغ البضائع بمعرفتهم ، على أن الأمر الأكثر أهمية الذي تم تنفيذه هو « نظام السيكرتاه » أي التأمين البحري في وقت قريب من تنفيذه في سفن شركة الميساجيري الفرنسية وكذلك السفن الروسية ، وكان ذلك على اثر اقتراح وكيل الشركة العزيرية في مرسين « ماركو كاسترو » بمؤرخه المرسل لادارة الشركة في ٦ صفر ١٣٨٣ هـ ( ٢٠ يولية ١٨٦٦ ) ( ٨٣ ) وقد سجلت العزيرية بهذا النهج تواصلاً مع التطور العالمي ازاء مسألة تطبيق النظم والقوانين البحرية ، إذ أشار البعض الى أن التأمين البحري كان أقدم أنواع التأمينات ، وأنه وجدت في هذا المجال عقود لشركات تأمين فرنسية خاصة بالسفن عام ١٨٦٥ ، وإذا كان صاحب هذا الرأي قد أشار الى أن عقود البضائع كانت عام ١٨٧٣ ( ٨٤ ) ، فإننا نسجل في هذا المجال تنفيذ العزيرية لهذا النوع من التأمين قبل ذلك في مرسين عام ١٨٦٦ م ، لأن وكيلها كان في نفس الوقت وكيلاً لحدى شركات التأمين ، وقد ترتب على ذلك زيادة في المشحونات ، ولكن فات العزيرية عدم تنفيذها ذلك في بقية الموانئ ، ثم قامت بإلغاء هذا النظام

( ٨٣ ) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مطبعة مكاتبات ادارية ٦٥ - ١٨٦٧ ،  
 خطاب بتاريخ ٦ صفر ١٢٨٣ هـ ( ٢٠ يولية ١٨٦٦ ) من وكيل العزيرية المصرية في مرسين .  
 ( ماركو كاسترو ) الى الموم .  
 ( ٨٤ ) د . محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص - ص :  
 ٥١٢ - ٥١٤ .

بموجب قرارها في ١٣ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ ( ٢ أكتوبر ١٨٦٨ ) إبان سوء أحوالها المالية ، ويرجع العودة الى ذلك في مصلحة وإبورات البوستان الخديوية ، وذلك بعد تزايد كثافة السفن الأجنبية البخارية التي كانت تنفذ (٨٥) .

وفي أعقاب هذا التناول نشير الى أنه في بعض الأحيان كانت تحضر السفن بضائعها ولا تجد مستلمها أو تضي عليها فترة طويلة بالجمارك دون استلام ، وفي هذه الحالة فقد كان متبعها ببيعها بالمزاد عن طريق الجمارك ويعلن عن ذلك بالصحف بشرط أن يكون قد مضى عليها عام ويوم واحد على الأقل ، وكان يعلن عن أصنافها وأسماء التجار والسفن التي وردت عليها (٨٦) ، ويرجح أن السفن كانت تستوفى ما يتبقى لها من أية مستحقات على البضائع بعد إجراء المزاد .

وفي هذا المجال فأننا نشير بمناسبة ذكر الجمارك وقبل الخوض في أصناف البضائع الى أنه قد تم إعفاء تلك التي كان يتم نقلها بين الولايات العثمانية - طيلة فترة الدراسة - من الرسوم الجمركية باستثناء بعض الرسوم في سواكن (\*) على عكس الواردة من الدول الأجنبية (٨٧) ، وإن كانت السفن قد دفعت رسوما أو عوائد فساتر وموانئ في أحيان كثيرة (٨٨) ، ولكن كان من شأن هذه التشجيعات تنشيط حركة التجارة بين الولايات العثمانية ، رغم محدودية حركتها مقارنة بما كان بين مصر والأسواق الأخرى وخاصة أوروبا .

ومن الضروري الإشارة الى أن ارتباط مصر بسوق الاقتصاد العالمي في فترة البحث ، جعل وجهة تجارتها الخارجية الغالبة مع الدول الأجنبية

---

(٨٥) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : محفظة قرارات مجلس الإدارة ٦٧ ١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٥ هـ ، صورة قرار المجلس رقم ٤/٣ بتاريخ ١٣ جمادى الثاني ( ١٢٨٥ هـ ( ٢ أكتوبر ١٨٦٨ ) .  
(٨٦) الوثائق المصرية : - المجلد ٦٤٥ بتاريخ الأحد ٢ محرم ١٢٩٣ هـ/ ٢٠ فبراير ١٨٧٦ ، بيان مزاد بضاعة واردة بوابورات البوستان الخديوية وكذلك ، - المجلد ٦٧٠ بتاريخ الأحد ٢٣ رجب ١٢٩٣ هـ/ ٣ أغسطس ١٨٧٦ .  
(\*) كانت رسوم جمارك سواكن ٨٪ والتمس حكمدار السودان تخفيضها أموة بجمرك الاسكندرية فأصبحت ١٪ . وقد كان يتحدد مصدر السلعة بما يعرف « بالرفنية » أو براءة المنبع .

- سعد بدير الحلواني : مرجع سابق ، ص : ١٦٤ .

(٨٧) أحمد السيد الشريفي : مرجع سابق ، ص : ٣٩٥ ، - د. زين العابدين

شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ١٤٥ .

(٨٨) راجع ما سبق تناوله في ظروف قيام البحرية التجارية .

على حساب علاقاتها بالدول والولايات العثمانية المجاورة (٨٩) ، وبمعنى آخر فإن توجهات السفن المصرية هي التي اعتمدت عليها حركة ربط مصر بهذه المناطق على عكس السفن الأجنبية التي كانت تربط بينها وبين أوروبا ، ويمكن أن نصف دور السفن المصرية في إطار هذه الخصوصية - المصرية العثمانية ، أو المصرية العربية الإسلامية بالأقاليم المجاورة - إلى أنها كانت المنفذ الهام في نقل التجارات بين مصر وتلك المناطق ، وبدونها كانت ستفقد مثل هذه المعاملات أداة مصرية أو عثمانية أو عربية إسلامية هامة في تنشيط معاملات ذوي القدرات الأقل مقارنة بإمكانات السوق العالمي .

ننتقل بعد ذلك إلى تناول نوعيات التجارة التي قامت بنقلها السفن التجارية المصرية بين مصر والخارج ونستهلها بالبحر الأحمر على أساس أنه الذي استمر لأطول فترة في عهد الشركة المجيدية ، مع بيان نولونات النقل .

#### أولا : منقولات السفن المصرية في تجارات البحر الأحمر :

وكان مما يميز هذه المنقولات أنها لم تكن تتم بين مصر واحدى موانئها فقط ، وإنما بين الموانئ بعضها البعض ثم بينها وبين مصر حيث السويس والقصير ، ونبذوها بالموانئ السودانية حيث سواكن ومصوع ، وقد ذكر البعض أن صادراتهما إلى مصر كانت تتمثل في المحصولات الزراعية ومنها البن والصمغ والسمن والذرة ، ونباتات طبية منها « الشبغ والسنامكي والنيلة » ، وكذلك السكر الذي كان يعاد تصديره إلى أوروبا ، ومن الحيوانات الأبقار والجمال والأخيرة كانت قليلا ماتشحن بالسفن ، كذلك الأغنام وكان يرد معظمها لمصر ، بالإضافة إلى ذلك حيوانات وطيور الزينة ، ومن تلك الحيوانات وحيد القرن والأسود والنمور والنعام ، علاوة على ذلك كانت هناك تجارة الذهب والعاج ( سن القيسل ) وريش النعام والجلود .

أما وارداتهما من مصر فكان أهمها الأرز وبذرة القطن والآلات والمعدات بالإضافة إلى الأقمشة والمنسوجات واللباد الذي يوضع تحت سروج الخيل ، والقمصان التي تستخدم كدروع واقية وأدوات الزينة والورق ، علاوة على الأسلحة والذخائر والفحم والمصنوعات الجلدية

---

(٨٩) أحمد التريبي : مرجع سابق ، ص ٣٩٥ ، ٣٩٦ .

والزجاجية وأدوات البقالة ، وكان بعض هذه الأشياء مصنعا في مصر  
والآخر من أوروبا (٩٠) .

أما بالنسبة لتجارة مصر مع بلاد العرب في الساحل المواجه ، فقد  
وجدت علاقات وأنشطة للسفن التجارية ، حيث منقولاتها بين كل من  
الحجاز واليمن ومصر كانت تتبث في أهم مايرد مصر من الحجاز الخيل  
والماشية والأصواف والجلود الغام والشمع ومن اليمن البن واللبان  
وجانب من الثمار والفلفل والحبهان والزنجبيل والقرفة .

وهنا نشير الى أن موسم الحج كان موسم ازدهار التجارة عامة وفي  
الحجاز خاصة ثم المناطق المجاورة ، إذ كانت تلك البيئة الفقيرة بإمكاناتها  
تعتمد على حالة الرواج في ذاك الموسم حيث كانت تجارة الحرير الهندي  
والقطن الهندي وبعض المشحونات الواردة من سواكن ، ومن هذه  
الاصناف ماكان يتم شحنه الى مصر .

أما الصادرات المصرية لتلك الجهات فكانت الحبوب بأنواعها الى جانب  
السكر والتبغ والبصل والأقمشة القطنية بالإضافة الى بعض البضائع  
الأوروبية (٩١) .

والى جانب هذا العرض نطالع في وثائق البحرية التجارية المصرية  
بعض التفاصيل المتعلقة بها بالإضافة الى ذكر اصناف أخرى ، مع ملاحظة  
عدم ثبات نولون بعض الاصناف طيلة فترة الدراسة تبعا لحالة الرواج  
والمنافسة ، ولذلك نورد حده الأدنى والأعلى متى وجد ذلك كما يلي :

---

(٩٠) أحمد الترييبي : مرجع سابق ، ص - ص ٤٠٤ - ٤٠٩ . - سعد بدير  
العلواني : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٨ - ١٥٥ .  
- د. حمدنا الله مصطفى : التطور الاقتصادي والاجتماعي في السودان ١٨٤١ - ١٨٨١ م ،  
دار للطواف ط ١/١٩٨٥ ، ص - ص : ١٨٥ - ٢١٠ .  
(٩١) أحمد الترييبي : المرجع السابق ، ص - ص : ٣٣٩ - ٤٠٢ .

(١١)

أولا : من موكل الى كل من جده والسويس :

(٢)

ثانيا : من جده الى السويس ١٢٧٧ هـ :-

من موكل الى	الوحدة	المنصف	ملاحظات	من جده	الوحدة	المنصف	ملاحظات
جده	السويس	٢٥	١	جده	السويس	٢٥	١
٢	٩	١٨	٢	١٠	١٠	١٠	١٠
٤	١٥	١٥	٤	١٠	١٠	١٠	١٠
٥	٢٢	٢٢	٥	١٢	١٢	١٢	١٢
٦	١٢	١٢	٦	١٤	١٤	١٤	١٤
٧	١٢	١٢	٧	١٦	١٦	١٦	١٦
٨	١٥	١٥	٨	١٨	١٨	١٨	١٨
٩	٢٠	٢٠	٩	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠
١٠	١٥٠	١٥٠	١٠	١٢	١٢	١٢	١٢

(١) مستخرج بمعرفة الباحث عن : دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) :  
 سجل م/٨/١/٦ رقم ٧٥ بتاريخ ١٥ ( ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ ( نوفمبر ١٨٦٠ ) من  
 مدير المجيدية الى زميل قبودان وابور قباري ، ص : ١٥٤ ، - سايره بتاريخ ٢٩ ص ( صفر )  
 ١٢٧٧ هـ ( ٧ سبتمبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى زميل قبودان وابور قباري ، ص :  
 ١٠٠ ، ١٠١ ، - رقم ٣٤٤ بتاريخ ٢٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ١٠ مايو ١٨٦١ ) من  
 المدير الى لطيف قبودان وساري وابور جده ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .  
 (★) كان القطار الاجنبي ٤٤ آفة . أما المصري فكان ١٠٠ رطل = ٣٦ آفة و الاآفة  
 ٤٠٠ درهما = ١٤٤٠٠ درهما والدرهم الواحد ٣٢٠٧ جرام ، أي ٤٦ كيلو ، ١٨١  
 جرام ) ، وفي بعض الاحيان قبلت المنزلية التشن على أساس الاجنبي في الموازن الخارجية .  
 - عزيزية : المحظلة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية المؤسسين ، بتاريخ ٥ جمادى  
 آخر ١٢٨٠ هـ ( ١٨ نوفمبر ١٨٦٣ ) البند التاسع ، - محظلة دون رقم أو عنوان ملف  
 توكيلات ومحطات . وثيقة بتاريخ غرة ربيع أول ١٢٨٣ هـ ( ١٤ يولية ١٨٦٦ ) شروط  
 اتفاق الخواجة سليم كسار وكيل يافا ، البند الخامس .  
 - فاتر حنتس : مرجع سابق ، ص : ٣١ ، ٤٠ .

(٢) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٨/١/٦ رقم ١٤ بتاريخ ٣٠ ص  
 ( صفر ) ١٢٧٧ هـ ( ٧ سبتمبر ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل المجيدية بجده ، ص : ١٠٥ .



وفى حالة ابحار السفن الى بعض الموانئ التى لا يوجد بها وكلاء  
وتصادف وجود بضائع غير مقدرة النولون فى اللاتحه ، فقد كان يفوض  
السوارى فى تقدير النولونات (٩٤) ، فضلا عن المنقولات السابقة كانت  
توجد نظم أخرى لنقل الصرر والنقود وما الى ذلك وهذا يتضح فى  
المشحونات من السويس الى الخارج ، وبمناسبة ذكر السويس نشير الى  
أن النقل بينه وبين جده كان ذا طبيعة خاصة يرجع اقترانها بموسم  
الحج لما له من خصوصيات فى النقل حيث كان يصطحب الحاج أشياء  
خاصة يتم اعادتها ثانية ، وكانت هذه الأشياء تعامل معاملة مختلفة من  
حيث العناية بشحنها عن تلك التى كانت ترد فى عتابر التجارة ، وكان  
ينعكس ذلك فى النولون ، فنجد مثلا أجرة النقل من جده الى السويس  
للأغنام ١٥ قرشا للرأس الواحدة وللثور من الحجم الصغير ٣٠ قرشا ،  
ولنوى الأحجام الكبيرة ١٥٠ قرشا ، وعلى العكس من ذلك كانت تزداد  
كثيرا أجزتها من السويس الى جده ، وهو ما تتناوله فى الجدول اللاحق .

بالإضافة الى ذلك نشير الى أن هذه المشحونات كان يوضع لها  
تعريف فى حالتى نقلها فى الفهاب الى جده والعودة من ينبع الى السويس ،  
على النحو التالى :

---

(٩٤) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجدية ) : سجل م/١/١/٨ رقم ٣٤٢ بتاريخ  
٢٨ ل ( شوال ) ١٣٧٧ هـ ( ١٠ مايو ١٩٦١ ) من مدير المجدية الى لطيف قبودان وابور  
جدة ، ص ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .

تأليف : حركة النخل من السويس الى جدة ومن بنى الى السويس - (٢٩)

من السويس الى جدة	من بنى الى السويس	الوحدة	الوصف	ملاحظات	اصناف اخرى
١٨	١٦-١٤	الاربع	غلال بالاضافة الى ٧ قرش شمن وقانون	كل من ميسوح لكل ولكب اخذ عطر باور مخفض	- تقود ذهب وفضة مهما كانت المسافة طويلة او قصيرة باعتبار الليرة نصف من القيمة ( $\frac{1}{2} \%$ )
٥١٠	٥٥٠	الراس القراحة	جمل (ايل)	(رمزي) في حدود قنطار	- ساعات ذهب وفضة وبخشب وأحصب وكاشير وبالذهب مهما كانت المسافة قصيرة او طويلة باعتبار الليرة ربع من القيمة ( $\frac{1}{4} \%$ )
٥١٠	٥٥٠	.. ..	حصان	كما يلى :-	
٤١٠	٤٠٠	.. ..	حصار	٥ قرش للدرجة الاولى	
٢٠	١٥	للتقطار	لفضة حبر وور كساورى	٢ .. .. الثانية	
١٥	١٢	.. ..	لذا كانت بالاد معزبة زيت زيتون وشحج	٢ .. .. ثالثة	
١٥	١٢	.. ..	ونزركان	ونازاد عن ذلكه جلع عليه	
١٥	١٢	.. ..	قرب مغروية (الديام)	عشرة قروش لكل قنطار	
١٢	١٠	.. ..	خيام واحبال		
١٠	٨	.. ..	سكر بالقيلى		
١٠	٨	.. ..	جمع عمل خام		
١٠	٨	.. ..	معلق بالبراهيل والركاب		
٦٠٠	٤٥٠	المقر للكمب	دواليب وترابيزات ومحلات ونحو ذلك		

- (٣٥) - نفسه ، رقم ٤١ بتاريخ ١٠ (ربيع الثاني) ١٢٧٧ هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٦٠) من مدير الميمنية الى ناظر ديوان المالية ح : ١٤٢ .  
 - رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ ابريل ١٨٦١) من المدير الى ناظر ديوان المالية . ح : ٣٦٧ ، ٣٦٨ ، ٣٧١ .  
 - سجل م / ١ / ٢ / ١ رقم ٤٨ عموى بالتاريخ ذاته ، من للمدير الى وكيل القويمية الجديدة بجهة . ح : ص : ٢٢٧ ، ٢٢٨ ، ٢٢٩ .  
 - سجل م / ١ / ١ / ١ رقم ٤٦ بتاريخ ٧ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (١٥ أغسطس ١٨٦١) من مدير الميمنية الى وكيل السويس ح : ٢٣٥ .  
 - سجل م / ١ / ١ / ٢ / ٢ رقم ٥٦ بتاريخ ٥٦ ص (شعبان) ١٢٩٥ هـ (٤ أغسطس ١٨٧٨) من توكيل السويس الى مدير عموم  
 مصلحة وادارات البرسة الجديدة . ح : ١٨ .

أما حمولة السفينة من هذه الأصناف ، فقد كانت في العادة ١٥٠٠  
أردب غلال بالمعبر ( التحتاني ) الأسفل ومن الركاب ٦٥٠ وإكبا ٢٠ درجة  
أولى ، ٣٠ درجة ثانية ، ٦٠٠ درجة ثالثة ، ومن الحيوانات ٩٠ - ١٠٠ جمل  
بالكورتبه ، وبالمعبر من ٤٠ - ٥٠ خيول ويقال (٩٦) .

تنتقل بعد ذلك الى تناول أمثلة أخرى للنقل بين موانئ البحر  
الأحمر وموانئ البحر المتوسط وذلك بعد استفادة السفن التجارية المصرية  
من قناة السويس ، كما يلي :

- بضائع واردة من أوروبا الى السويس لنقلها الى موانئ أخرى في  
البحر الأحمر بطريقة الاقتارمه بحرا بين السفن بدون نقلها للبر ، وهذه  
أشارت مكاتبات مصلحة وإبورات البوستة الخديوية الى أن تولونها من  
السويس الى جده بواقع ٣٠ شلعا للتونيلاطة الواحدة ، ومن السويس  
الى الحديدية ٤٠ شلعا ومن السويس الى سواكن ٤٥ شلعا (٩٧) .

- من السويس الى أوروبا ( بحر برا ) إقتارمه لبضائع واردة من  
البحر الأحمر ، بواقع ٣٥ شلعا للتونيلاطة (٩٨) ، حيث كانت السويس  
محطة نهائية لخطوط بعض السفن الأجنبية وخاصة الانجليزية .

- مشحونات من سواكن الى أوروبا - في عهد مصلحة وإبورات  
البوستة الخديوية - كانت الى ليفورنو أو تريستا بواقع ٣ جنيهات  
للتونيلاطة ، ومن سواكن الى ليفربول بين ٣ - ٣ر٥ جنيهات حسب  
الاتفاق ، ومن سواكن الى لندن بين ٣ر٥ - ٤ جنيهات للتونيلاطة  
أيضا (٩٩) .

- وفي وثيقة من توكيل الحديدية أفادت شحن ١٧ طردا من القطن

---

(٩٦) دار الوثائق القومية ( بحضرة - مصرية ) : سجل م/١/٣/١ ، رقم ٤٨ بتاريخ  
١٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٣٠ أبريل ١٨٦٠ ) من مدير للجديدة الى وكيلها ببدة ،  
ص : ٢٢٧ .

(٩٧) - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٣/٢٧ ج ٢ ، رقم ٩٧٦  
في ٦ ب ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( ٧ يولية ١٨٧٨ ) من توكيل السويس الى عموم مصلحة  
الإبورات ، ص : ١٥٧ .

(٩٨) - نفسه ، رقم ٤٤ بتاريخ ٢٧ ج ( جمادى الثانية ) ١٢٩٥ هـ ( ٢٩ يولية  
١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى عموم للمصلحة ، ص : ١٢٤ .

(٩٩) نفسه المصدر والمصلحة - ، رقم ٢٣ بتاريخ ١٥ ج ( جمادى الثانية ) ١٢٩٥ هـ  
( يولية ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى مدير عموم للمصلحة ، ص : ٨٦ .

وزنهم ٢٥٠٠ كيلو ، منها الى مرصيليا ، بواقع ١٥٠ فرنكا لفتونيلاطة الواحدة (١٠٠) .

وكانت توجد علاقة بين الأسعار والتولون وقد شهدنا أمثلة لأصناف كان يتم تحديد الدرجة التي يتم الشحن بها تبعا لأثمانها التجارية ، كما يلاحظ أنه رغم تركيز الاتجاه الى موانئ البحر الأحمر ، فإن السفن التجارية المصرية كانت تقوم بنقل مشحونات الى موانئ أوروبا ، رغم طول المسافة بين الحديدة أو سواكن ومرسيليا أو لندن مثسلا ، الأمر الذى يؤكد امكانية استخدامهما أو بالأحرى قدرتهما على مزاولة الملاحة التجارية فى تلك الرحلات الطويلة .

ولما لم نثر على بيانات تفصيلية لاجمالى منقولات السفن التجارية المصرية فى موانئ البحر الأحمر ، لذا نشير الى بعض الأمور التى يمكن أن تكون مؤشرا لرواج نشاطها به ، فبالنسبة لفترة سعيد باشا فإن الملاحة والنشاط التجارى بهذا البحر كان يوافق الى حد كبير السفن المصرية وذلك نتيجة العوامل الطبيعية للملاحة بالبحر ذاته ، ثم للظروف السياسية العربية والإسلامية وقد تأكد أنه متى وجدت السفن المصرية المستعملة فتحت لها أبواب تجار هذا البحر ، ولكن كانت المضلة الحقيقية هى أن توجد تلك السفن نتيجة لظروف تصفية المجيدة التى استتبعها إيقاف نشاط السفن مؤقتا ولم يكن تدهورها نتيجة تدهور التجارة وحركة الملاحة البحرية مثلا ، وبالعكس كانت التجارة المصرية فى آخرياتها تشهد نموا وازدهارا ملحوظا نتيجة تطور تجارة القطن ، ولكن كانت الأسباب سياسية مالية ، اذ على الرغم من الإيقاف المؤقت فإن أبواب التجارة والنقل البحرى فتحت أمام ما تبقى من نشاط السفن ، ليس هذا فحسب ، وإنما استطاع سواريات السفن وأفراد أطقمها مع من يقى من الكلاء تحقيق الربح ، وصرف لهم خمسة كمكافآت وذلك فى مصلحة الوابورات الميرية حسبا أوضحت وثائقها ، فإن ذلك الخمس  $\frac{1}{2}$  الذى صرف لكل أفراد السفن العاملة تقريبا ٤٥٩٥٣ قرشا عن فترة عمل تراوحت بين أربعة الى سبعة أشهر ، كانت بواقع « ١٦٦٥٠ للسفينة حجاز ، ١٢٦٩٣ قبارى ، ٨٣٦٩ نجد ، ٨٢٤١ جدو » (١٠١) .

(١٠٠) - : سجل م/٣٠/١ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ أغسطس ١٨٧٩ من وكيل الوابورات بالحديدة الى ديوان العموم ، ص : ٢ .

(١٠١) - : ( خدمات - مجيدة ) : سجل م/٤/٣/٦ ، بتاريخ ١٠ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ( ٥ أكتوبر ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات للميرة الى يعقوب المنفى وكيل الوابورات للميرة بالسويس ، ص ص : ٤٣٤ ، ٤٣٥ .

- : سجل م/١٠/١/٦ ، أرقام ٩ - ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ ، من مدير الوابورات للميرة الى سواريات سفن قبارى ، جدة ، نجد ، حجاز ، ص - ص : ١٠٧ - ١٠٩ .

وفي عهد الشركة العزيزية فقد سبق الإشارة الى تحقيق سفن البحر الأحمر أرباحا في غالبية فترة وجود الشركة وذلك عند الحديث عن قيامها وتصفياتها ، لأنه لم يكن الخطأ في السفن وانما في الادارة العمومية واتساع نفقاتها في مشروعاتها لم تتم بالاضافة الى افتتاحها خطوطا ملاحية خاسرة في بعض موانئ البحر المتوسط .

وفي الفترة التي تلت افتتاح قناة السويس - التي شهدت على أثرها الموانئ المصرية تزايدا في أعداد السفن الأجنبية - فقد حافظت السفن المصرية على دورها والى حد كبير ، وهذا ما اتضح من اتجاهات خطوط سفنها الملاحية الى موانئ هذا البحر بالاضافة الى رصد أعدادها ، والتي أظهرت تفوقا كبيرا في بعض الموانئ كسواكن مثلا ، ونورد في الاحصاء اللاحق بيان حمولات السفن المصرية مقارنة بالأجنبية في بعض السنوات « ٧٣ - ١٨٧٧ » وذلك بالنسبة للسفن المشحونة - عدا المصبورة - الواردة والخارجة ، وهو احصاء ليس كافيا للوقوف على حقيقة هذه الحمولات أو توجهاتها أو قيمة نولياتها ، ولكنه مؤشر لدرجة الاسهام في نقل مشحونات موانئ هذا البحر كما يلي (١٠٢) :

---

(١٠٢) مستخرج بعملة الباحث والنسب المئوية من عمله ، عن : -

- فريدريكو اميتشي : مرجع سابق ، ج ١ ، ص - ص : ٦٠ - ٨٠ .



والملاحظ من هذا الإحصاء تحسن نسبة حمولات السفن المصرية في السويس مقارنةً بإجمالي الحمولات في مسافر الموانئ بمصر سنة ١٩٢٩م ٤٢,٧٤٪ ثم تليها سواكن ٢٩,٢٥٪ ، مصوع ١٧,٨٦٪ ، إقصير ٥,٧٤٪ الوجه ٢,١٧٪ وأخيراً الطور عن عام ١٨٧٢ بنسبة ١,٢٩٪ . ولكن يلاحظ أنه رغم هذه النسب ، فقد كانت الحمولات المصرية في السويس تتراوح نسبتها مقارنة بحمولات الأجنبية بين ٧,٣٪ إلى ٢٩,٤٪ ، وهذا تكون السويس ملتقى رئيسيا لسفن الشرق والغرب من مختلف الجنسيات ، وعلى العكس من ذلك كان التفوق ملحوظا للحمولات المصرية في سواكن بين ٥٤,٧٥٩ - ٩٩,٥٠٣٪ ، وهذا أعطى أهمية خاصة للتواجد المصري ، ويرجع أن التبعية السياسية والكثافة الملاحية المصرية في سواكن ميناء السودان الأول آنف ، كانت عاملا هاما في تقليص الدور الأجنبي ، وكان ذلك بدرجة أقل في مصوع ، ربما لوجود بعد نسبي لهذا الميناء عن السويس مقارنة بسواكن ، أو لأن سواكن كانت ملتقى تجارات كثيرة وافدة من المناطق المجاورة وتنقلها بعد ذلك السفن المصرية ، أو لأن بعد مصوع جعلها محطة ملاحة السفن الشراعية الوافدة - بدرجة أكبر - من السواحل العربية والهند وعدن بالإضافة للشراعية النمانية (١٠٣) ، بينما تفوق المصرية كثيرا في إقصير والوجه ولكن قلت أهميتها لقلّة اسهامها في النسبة الإجمالية للحمولات المصرية أو الإجمالي أمام ، أما جيل الطور فلا يمكن اتخاذ هذا العام الذي توفر احصاؤه حكما عاما ، كما أن أهميته كان يستمدّها من الحجر الصحي أساسا .

لذا يمكن القول بأن حمولات السفن المصرية في نقل تجارات البحر الأحمر ، كانت تركز أساسا في السويس وسواكن ومصوع ٨٩,٤١٦٪ ثم إقصير ٥,٧٤٪ وكانت أهميتها في السويس تتمثل في نقلها أكثر الحمولات ، بينما في سواكن وإقصير تفوقت حمولاتها كثيرا عن الأجنبية وبدرجة متقاربة في مصوع التي لم تقل فيها حمولات السفن المصرية عن الأجنبية سوى في عامي ٧٥ ، ١٨٧٦ وتفوقت في ثلاث السنوات الأخرى ، غير أن حركتها في سواكن ومصوع خاصة كانت ذات أهمية خاصة إذ أن التكثيف الملاحي فيها كان يبرز عنصرا هاما في التعبير عن التطور الحضاري لمصر ذات الشخصية السياسية المستقلة عن تلك المناطق ، سواء أمام الملاحة الأجنبية أو لتلبية احتياجات التبادل بين هذه المناطق ومصر أو الموانئ المجاورة ، وانتقل بعد ذلك إلى متنولات البحر المتوسط .

(١٠٣) يمكن الوقوف على التفاصيل لتوجهات الحركة غير المصرية عن :

Régny. E. : Op. Cit. — Tome 1, p-p : 32-31.

— Tome 2, p-p : 34-48.

— Tome 3, p-p : 32-33.

## ثانياً : متقولات السفن المصرية في تجارات البحر المتوسط :

بحرصد سير السفن المصرية ومجالات تحركها بين سواحل البحر المتوسط ، نجد أنها كانت تتجه الى موانئ الشام والموانئ العثمانية ( تركيا ) واليونانية ، وبدرجة أقل الإيطالية والنسوية فأقل في الموانئ الأوربية الأخرى .

وعلى هذا يمكن ملاحظة التجارات التي كانت بين مصر وتلك السواحل ، فمع بلاد الشام كانت مصر تستورد منها منتجات زراعية وصناعية منها زيت الزيتون والصابون والمنسوجات الحريرية والفواكه الطازجة والجافة ومن أهمها المشمش وقمر الدين والمربات ، وكذلك القمح ومواد الصباغة والآلات ، بالإضافة الى التبغ والخيول والمواشي وبعض الأصناف الأخرى ، بينما كانت تصدر اليها الأقمشة والمنسوجات القطنية والسكر والعدس والفول والجلود ومنتجات الألبان والأرز ، والأسماك والبيض والأدوية وبعض الأشياء الأخرى (١٠٤) .

أما من تركيا والأستانة فقد كانت مصر تستورد الأخشاب والخيول والمواشي والفاكهة وبعض الأسلحة والتبغ ، بينما كانت أهم الصادرات الحبوب على اختلاف أنواعها والسكر ، وكذلك المنتجات السودانية وبعض الأصناف الأخرى التي تحتاجها الأستانة ومنها الطيور والحيوانات الأفريقية النادرة .

أما إيطاليا ( تسكانيا ) واليونان النمسا ، فقد كان ضمن الصادرات المصرية اليها السكر والقطن والقمح والبصل والكتان والصمغ العربي والجلود والحناء وريش النعام والبن والعاج والنظرون ( كلوريد الصودا ) وغيرها ، بينما كان ضمن الواردات المصرية الآلات وخيوط الصوف والقطن والحرير والفحم والدخان ( التبغ ) والعقاقير وغيرها (١٠٥) .

والى جانب هذه التجارات كان القطن والقمح الذي يتم شحنه الى لندن وليرفربول ومرسيليا بالإضافة الى البن والبخور في رحلات إيجار للسفن المصرية وليس على الدوام ، وكانت هذه تشحن عند عودتها الآلات والأدوات والفحم والشحم والزيت وغيره مما تجده .

وعلى الرغم من كثافة موانئ هذا البحر ، وكذلك كثافة خطوط سير

---

(١٠٤) للزبد : - أحمد الشرييني : مرجع سابق ، ص ٣٩٧ ، ٣٩٨ ، -  
د. إحيى مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص - ص ١٨٩ - ١٩١ .  
(١٠٥) المرجع نفسه ، ص - ص ١٩٣ - ٢٩٧ ، - أحمد الشرييني : المرجع السابق ،  
ص - ص ٣٣٦ - ٣٣٩ .



السفن المصرية به خاصة في عهد اسماعيل باشا ، فإن محاولة رصد نولونات النقل به يقتريها ثمة قصص ، ربما لندم عثورنا على وثائق تفصيلية بذلك ، ولذا فما نورد في هذا المجال قليل ، وما جاء به أنه بالنسبة للصناعات فاقطن الفى يتم شحنه من الاسكندرية الى ليفربول كان نولون القنطار ١٠ فرنك ، لما يتم شحنه داخل العنابر و٢٥ قرشا لما يشحن فوق الكورنة (١٠٦) ، وقد اتخذت هذه الاسعار نولونا دائما للتاجر بين الاسكندرية وليفربول منذ ١٩ جمادى الثاني ١٢٨٤ هـ ( أكتوبر ١٨٦٧ ) ( ١٠٧ ) .

وقد اشارت الوثائق ذاتها الى أن أجرة نقل القمح منها الى ليفربول بواقع نولون الكارتر الواحد الذى يقارب من أردب ونصف من ٧ - ٨ شلنات ، أما القول فأجرته زيادة عن القمح بواقع ١٠ فى المائة لنفس الحموله ، أما الشعير فنولونه أقل من القمح ١٠٪ ( ١٠٨ ) .

أما بالنسبة للواردات ، فقد اشارت الوثائق الى نولونات بعض أصنافها الواردة من الاستانة الى الاسكندرية ، ومنها الخيول والأبقار بواقع ٧٥٠ قرشا للرأس الواحدة ، والأغنام بواقع ٢٥ - ٣٨ قرشا و٢٠ بارة للرأس ، وأما الفلال فهي حسب الأردب المصرى (٥) بأجرة ٢١ قرشا ، وقد كانت هذه النولونات قبل غرة ربيع الثاني ١٢٨١ هـ ( ٣ سبتمبر ١٨٦٤ ) أما بعد هذا التاريخ فقد خفضت حسب الأجرة التالية :

الخيول والأبقار من الاستانة وكذلك وارنة - الأبعد من الاستانة - فإن أجرة نقل الرأس الواحدة الى الاسكندرية ٥٠٠ قرش ، وأما من خوجة بيك الأبعد ٦٠٠ قرش ، وبالنسبة للأغنام فقد زيدت الأجرة فأصبحت من الاستانة ٤٠ قرشا ، ومن وارنة ٤٥ قرشا ، ومن خوجة بيك ٥٠ قرشا ، أما الفلال فقد جعلت ٣٠ قرشا للأردب من الاستانة أو وارنة ، بينما كانت من خوجة بيك ٢٥ قرشا ( ١٠٩ ) .

---

(١٠٦) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : مخططة الوابورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، ترجمة كونفرتانو بتاريخ ٢٤ سبتمبر ١٨٦٦ .  
(١٠٧) - : مخططة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار رقم ١٣٥/١ بتاريخ ١٩ جمادى الثاني ١٢٨٤ هـ ( أكتوبر ١٨٦٧ ) .  
(١٠٨) المصدر نفسه .

(\*) الأردب المصرى = ٦ وبيات = ١٢ كيلة = ٢٤ روبا = ٤٨ ملو = ٩٦ قدحا .  
للعزید : عل مبارك : الميزان فى الأقيسة والأوزان ، المطبعة الأميرية ، بلاق مصر ١٣٠٩ هـ ، ص ص : ٩٠ - ٩١ .

(١٠٩) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيزية ) : المخططة الأولى ، الملف الاول ، قرار جمعية المؤسسين ٦٥/٦٦ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ( سبتمبر ١٨٦٤ ) .

بالإضافة إلى ذلك فقد كانت أجرة أصناف أخرى من الاسكندرية  
أهم الأستانة كما على :

- زنجبيل بالقطار المصري ١٥ قرشا للدرجة الثانية ، ١٢ قرشا  
الدرجة الثالثة .

- حب الملوك على واقع الدرجة الثانية ، وكذلك بنفس الدرجة الثانية.  
تشمه ( ششم ) والشيلان الجاوى ( ١١٠ ) .

كما وجدت اشارات لبعض أصناف واردة من موانئ أخرى كالعنب.  
من ساقز للخاصة الخديوية ( ١١١ ) ، وعنب من بيريه ، وكانت أجرة  
« السبت » ١ قرش و ١٩ بارة ( ١١٢ ) ، وكذلك وردت أصناف أخرى لحساب  
البعض ومنها أونهايم وقد شحنت لحسابه مثلا في بدايات يناير ١٨٦٥  
طبور وفراخ من واردة للاسكندرية أجرة « القفص » ٤٥ قرشا ، بالإضافة  
إلى ٣٨١ جاموسة نولون كل رأس ٥٠٠ قرش ( ١١٣ ) ، كما وجدت اشارات  
لنقلها زبيباً وزيتونا ومانيفاتورة وخمورا لبعض الأجانب ، وعندما بقيت  
نوعياتها أكثر من عام أعلن الجمرك عن بيعها في مزاد ، وهو ما اشارت اليه  
الوقائع بتاريخ ٢٠ فبراير ١٨٧٦ .

أما بالنسبة لأجمالى حمولات السفن المصرية المشحونة في الذهاب  
والاياب في موانئ البحر المتوسط مقارنة بالأجنبية ، فقد توفرت بعض  
احصاءاتها ( ٧٣ - ١٨٧٧ ) ، ونورد مستخرجاً منها في البيان التالى :

---

( ١١٠ ) - ( مجيدية ) : سجل م/١/١/١ ، رقم ١٢ في ٥ جا ( جمادى الثاني ) ،  
١٢٧٧ هـ ( ٢٠ ديسمبر ١٨٦٠ ) من الاسكندرية الى المهر بمر ، ص : ٢٢ .

( ١١١ ) - ( ديوان عمية سنية ) : مطبعة ٤٨ عمية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٥٦١ بتاريخ  
٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ ( فبراير ١٨٧٣ ) من وكيل البواخر الخديوية الى العمية كاتبه.  
الديوان الخديوي .

( ١١٢ ) - ( خدمات - مصلحة وإبورات اليوستة الخديوية ) : سجل م/٣/١/٢٨ ج ٢ ،  
رقم ٣٩ بتاريخ ٢٧ يولية ١٨٧٨ من توكيل بيريه الى عموم المصلحة ، ص : ٣ .

( ١١٣ ) - ( عزيزية ) : مطبعة الواپورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨١ هـ  
( أول يناير ١٨٦٥ ) بيان مشحونات بالسفينة للنيا .

يطلق الاسم المصحح: - الدراسة: الجامعة في تونس- مصر في البحر المتوسط ١٨٧٧- ٧٣ (١٩١٤)

[illegible]

وكما هو ملاحظ فإن الاسكندرية كانت بها أكثر حمولات السفن تليها بورسعيد ثم دمياط فبقية الموانئ الأخرى ، أما بالنسبة للسفن المصرية فقد تركزت أكثر حمولاتها في الاسكندرية أيضا ، فقد كانت بالنسبة لإجمالي حمولاتها ٤٧٨٣٤٪ وذلك لأن الاسكندرية كانت الميناء الرئيسى الذى نبدأ منه وتنتهى إليه خطوط سير السفن المصرية العاملة فى البحر المتوسط ، بالإضافة الى كونها الميناء التجارى الأول لمصر (١١٥) ، ومع ذلك فقد كانت نسبة هذه الحمولات نحو ٦٠٢٥٪ بالنسبة لإجمالي الحمولات فى الاسكندرية واستحوذت الأجنبية على ٩٣٩٧٥٪ ، وقد كانت هذه الصورة أكثر وضوحا فى بورسعيد ، حيث كانت الحمولات المصرية نحو ٥٠٤٪ ، أما الأجنبية فقد كانت ٩٩٤٩٦٪ . وذلك لبروز بورسعيد كميناء مرور بحرى هام للسفن الأجنبية بين الشرق والغرب ، بينما كان مرور السفن المصرية قاصرا على المرور بين البحر الأحمر والاسكندرية . أو الى سواحل الشام ، بالإضافة الى وجود السويس فى المدخل الجنوبى للقناة التى كانت تبدأ منها وتنتهى إليها غالبية خطوط سير السفن المصرية فى البحر الأحمر .

وعلى النقيض من ذلك كان تفوق حمولات السفن المصرية عن الأجنبية فى الموانئ المصرية الأقل أهمية أو بالأحرى المرافىء ، كان ذلك فى البرلس ٩٩٦٦٢٪ والأجنبية ٣٣٨٪ ، ورشيد ٩٨٥٥٨٪ بينما الأجنبية ١٩٤٤٢٪ وأبو قير ٩٨٤١٧٪ والأجنبية ١٥٨٣٪ ، العريش ٩٠٢٩٤٪ مقابل ٩٧٠٦٪ وهكذا ، وذلك لأن السفن الأجنبية لم تكن تتراد هذه المناطق نتيجة ضالة مشاركتها فى التجارة البحرية ، واقتصار نشاطها على الملاحة الساحلية للسفن المصرية الشراعية .

أما بالنسبة لدمياط فقد زادت حمولات السفن المصرية بها نسبيا مقارنة ببورسعيد والاسكندرية ، ولكنها لم تكن تصل لمستوى المرافىء السابقة ، إذ ظل التفوق لحليف السفن غير المصرية ، وقد سبق الإشارة الى أن غالبية هذه السفن كانت شراعية عثمانية ، واقتصرت الملاحة المصرية على الشراعية كذلك ، بالإضافة الى بعض البخارية ، ولذلك لم تتعد نسبة حمولات المصرية ٢٥٧٩٦٪ بينما غيرها ٧٤٢٠٤٪ .

ولكن على الرغم من أن نشاط السفن التجارية فى البحر المتوسط كان يفوق بوجه عام البحر الأحمر سواء كان ذلك بالنسبة لأعداد السفن وحمولاتها بوجه عام ، مصرية كانت أم أجنبية ، بالنسبة للإجمالي العام أو جنسية كل منها على حدة فى الفترة من ٧٣ - ١٨٧٧ ، فإن إيرادات

السفن في هذا البحر كانت تقل في أحيان كثيرة عما في البحر الأحمر ، ومن ذلك الفترة من أول يونية ١٨٦٣ - ٩ سبتمبر ١٨٦٦ ، التي بلغت فيها إيرادات البحر المتوسط ١١٨٥٢٢٢٠١٣٣٥٢٢٠ جنيتها انجليزيا (\*) بينما كانت في البحر الأحمر ١٩١٣٤٩٠٩٠٩٠٩٠ جنيتها انجليزيا (١١٦) .

ويرجع أن ذلك كان نتيجة ارتباط حركة الملاحة في البحر المتوسط بحركة المنقولات الاستراتيجية آنئذ وكان أهمها القطن ، ثم تعرض تجارتها منذ أواخر ١٨٦٥ لانتكاسة أدت الى تخفيض نولونات النقل البحري ، وعلى العكس من ذلك اتسمت حركة منقولات البحر الأحمر بالاستقرار النسبي لمنقولات التجارة والاستهلاك .

وقد اشسارت وثائق الميزية في فترة لاحقة بتاريخ ٢٢ مارس ١٨٧٠ الى أن كساد تجارة القطن تناقص على أثرها إيرادات الشركة حتى بلغت خسائرها عن الثلاث سنوات السابقة ٥٣٩٧٠ جنيتها ٣٥ قرشا و ٢٤ بارة (١١٧) ويرجع أن هذه الخسائر كانت أيضا بسبب المرور على بعض الموانئ ، لأغراض سياسية على حساب المجهود الاقتصادي ، ومنها خطوط إيطاليا أثناء زيارة الخديوي لأوروبا .

وعموما يبدو أثر رواج حركة التجارة البحرية على نشاط السفن من أن النولون كان يراعى عند احتسابه السعر السائد للسلة ذاتها وهو ما يلاحظ في الجداول السابقة ، وتبادل كميات كبيرة منه كانت تؤدي على هذا الأساس الى ارتفاع قيمة النولون وبالتالي زيادة الإيرادات ، وعلى العكس من ذلك عند حدوث كساد سوق السلع الاستراتيجية كان يؤدي الى كساد في النولون وبالتالي قلة الإيراد ، وقد أثبتت حقائق مؤشرات هذه الحركة أنه رغم تنشيط تجارة الحبوب بعد كساد القطن ، إلا أن ذلك لم يعوض بنفس القدر نولونات القطن ، ربما لعدم حدوث نفس جنون الأسعار الذي تم مع القطن وبالتالي عدم زيادة الإيرادات .

وعلى كل فإن قولنا هذا لا ينطبق على حالة الميزية فقط ، وإنما تكرر حدوثه مع مصلحة وإبورات البوستة الخديوية وكان في صالحها ، بعد توازن تجارة مصر البحرية في القطن والحبوب معا منذ ١٨٧٠ (١١٨)

---

(\*) الجنيه الانجليزى = ٢٠ شلن ، والشلن = ١٢ بنسا ، وكانت قيمة الجنيه الانجليزى = ٩٧٥ قرشا مصرياً تقريباً .

(١١٦) دار الوثائق القومية ( الأرشيف الأمريكى ) مخططة ٤ ملف ٩ :

— Op. Cit., Despatch No. 93, p. 214.

(١١٧) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخامس ( قيام البحرية التجارية - الميزية ) .

(١١٨) د. محمد أبو العلا محمد : مرجع سابق ، ص : ٥٤ .

بالإضافة إلى زيادة صادرات السكر ، وقد عاصرت هذه الفترة زيادة قيمتها بالجنيه المصري حيث كانت قيمة الصادرات من القطن عن الفترة من ١٨٧٠ - ١٨٧٩ مثلاً عام ١٨٧٠ أكثر من ٦٠٨ ألف جنيه ، عام ١٨٧٩ أكثر من ٩٨٣ ألف جنيه ، ومنذ ١٨٧٢ حتى ١٨٧٩ تراوحت في كل عام بين ١٩٠٥٧٣٦٤ - ١٩٠٦١٥٤ و ١٨٠٦١٩٦ (١١٩) ، مثلاً شهت الفترة ذاتها تزياداً في قيمة الصادرات والواردات المصرية . وكان ميزانها التجاري في صالح مصر بفائض تراوحت قيمته بين أكثر من ٩٣ ملايين جنيه (١٢٠) .

وقد انعكس هذا الراج في حركة التجارة الخارجية على إيرادات المصلحة فحققت إيرادات عام ١٨٧٩ مبلغ ١١٨١٠ جنيه مصري ، خاصة وأنه كانت قد انتهت مواعيد سداد البونات المستحقة للمساهمين قبل هذا التاريخ .

ولاشك فقد كانت هناك علاقة بين هذه الإيرادات وتحريك السفن المصرية في خطوطها الملاحية المقترنة بحمولاتها ، وهذه حسبما سبق رصدنا كانت تتركز غالبيتها في الإسكندرية التي كانت تسنحود على أكبر نسبة مشاركة في التجارة مقارنة بالموانئ المصرية الأخرى حسبما يوضحه مؤشر النسب المئوية للفترة من ١٨٧٤ - ١٨٧٧ ، حيث كانت نسبة الصادرات من جمرها ٩٧٦٩ ، والواردات ٨٦٠٥٪ أما بورسعيد فكانت الصادرات ٤٥٪ والواردات ٧٩٦٪ بينما في السويس ٥٣٪ صادرات ، ٧٠٪ واردات أما دمياط فصاداتها ٨٣٪ و وارداتها ١٥٪ ، ثم بعد ذلك العريش ٢٣٪ واردات بدون صادرات ، والقصر ٢٣٪ صادرات ، ٠١٪ واردات (١٢١) .

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه كان هناك تلازم بين تحركات السفن بدرجةاتها متفاوتة وبين نسب مساهمة كل ميناء في التجارة الخارجية ، وهذا في ضوء نسب السفن بحمولاتها وأعبادها مع نسب مشاركة الموانئ أشبه بقائمة سيادت نشاط البحرية التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا ، واعتراها قصور التطبيق أبان البهور في عهد سعيد باشا التي أهملت فيها خطوط البحر المتوسط وبالتالي سادت السفن الأجنبية سواحله في مصر .

(١١٩) للمزيد : أحمد التريفي : مرجع سابق ، ص - ص : ١١٧ - ١٢٣ .

(١٢٠) راجع ما سبق تناوله في الفصل الأول : ظروف قيام النشاط .

(١٢١) عن د . السيد خالد المطري : مرجع سابق ، ص ص : ١٤٦ ، ١٤٧ .

## - دور السفن المصرية في منع تجارة الرقيق :

كانت تجارة الرقيق فيما مضى أمرا مشروعاً يحظى بتشجيع الدول إلى أن قامت الولايات المتحدة بإلغاء هذه التجارة سنة ١٧٧٦ اثر استقلالها ، وبدأت الدول تحذو حذوها ، وفي مؤتمر فيينا ١٨١٥ تم اقرارهم بأن هذه التجارة تخالف مبادئ الانسانية ، وأيدت استعدادها للتعاون حتى تنهيتها ، ثم صدرت قوانين الدول بتحريمها ، بريطانيا ١٨٢٤ م ، فرنسا ١٨٤٨ م ، هولندا ١٨٦٣ م ، الولايات المتحدة ١٨٦٥ م .

وكان ما يتصل بالملاحة في هذا الموضوع ، أن وقعت معاهدة بين إنجلترا وفرنسا في ٣ نوفمبر ١٨٣١ تخول للسفن الحربية حق ضبط السفن المشتبهة بهذه التجارة على أن تقوم محاكم الدول التي تتبعها السفينة المضبوطة بإجراءات المحاكمة ، ثم جرت تعديلات لاحقة لها في ١٨٣٣ ، ومعاهدة لندن ١٨٤١ التي لم يصدق عليها ، وفي ٢٩ يونية ١٨٤٥ عقدت معاهدة حلت محل المعاهدتين السابقتين ٣١ ، ١٨٣٣ ، ولا شك فقد كانت الهيمنة لسفن الأسطول الانجليزي فاققة العدد والانتشار (١٢٢) .

وفيما يتصل بمصر ، فإن محمد علي أعلن أثناء زيارته للسودان إلغاء الرق وهو في الخرطوم في ٤ ديسمبر ١٨٣٨ ، ثم أطلق سراح حوالي ٥٠٠ من العبيد كان قد أسره « أحمد باشا أبو ودان » وكانت خطته أن يتم إلغاء الرق وتجارته بالتدريج ، واعترفت بدوره هذا جمعية إلغاء الرق بلندن The Anti Slavery Society وأوفدت إليه ممثلاً لها لشكره ، ولكن حسبما يورد الدكتور محمد فؤاد شكرى قويت هذه التجارة ثانية في عهدي عباس وسعيد رغم المرسومات الأربعة التي أصدرها سعيد باشا وهو في الخرطوم في ٢٧ يناير ١٧٥٧ ، وقد اشتهر من تجار الرقيق المالطي ديونو Debono وقريبه امبيلي Ambile والفرنسيان ملزاك Melzak ، بارتلمى Barthlemy ، لاناراج La Fargue وآخران نمساويان ، ومن العرب السيد أحمد العقاد وشريكه موسى العقاد وعلى أبو عموري ومجبوب البصيلي وغطاس القبلي وكوشك ( كوجك ) على التركي وأبتر الدنقلوى وغيرهم (١٢٣) ، وقد

(١٢٢) د. محمد طلعت الفتيحي : دراسات في قانون البحر ط ١/١٩٥٦ ، ص ٨٦ ، ص ٨٧ .

(١٢٣) د. محمد فؤاد شكرى : الحكم المصري في السودان ، ١٩٤٧ ، ص ١٦٦ - ١٦٣ .

أرجع أسباب الانتشار ثانية الى ضعف سلطة الحكومة في السودان وعدم احكامها السيطرة خاصة على الجنوب (١٢٤) .

وفي هذا المجال لا بد أن نشير الى أن ما أصغره سعيد باشا من مرسومات ، كان يتسق مع نهج السياسة العثمانية في جزئية هامة تتصل بتحريم والغاء تجارة الرقيق وتسبق بفترة طويلة الاتفاقية الانجليزية المصرية ٤ أغسطس ١٨٧٧ التي يمول عليها البعض الشيء الكثير في تحريم مصر تلك التجارة ذلك أن السلطان عبد المجيد كان قد أرسل فرمانا الى سعيد باشا في جمادى الآخر ١٢٧٣ هـ ( يناير/فبراير ١٨٥٧ ) أي في وقت معاصر لزيارة سعيد باشا للسودان يخبره فيه باستمرار هذه التجارة في الممالك العثمانية رغم صدور أوامره قبل ذلك ، ولأن هذه الحالة خارجة عن المعاملة الانسانية للبشرية فيجب منع هذه التجارة منها مطلقا (١٢٥) .

ولما كان الرق لا يقتصر على الزنوج وانما كانت توجد أيضا تجارة الرقيق الأبيض ، لذا تضمن فرمان اشارات لمناطق وولايات عثمانية مختلفة ، فأشار الى أن ولاية طرابلس الغرب ( ليبيا ) كانت مشهورة في تجارة الرقيق من البحر المتوسط ، وأنهت هذه التجارة بعد الأوامر الشاهاتية ، وأبلغت الأوامر ذاتها الى جهات العراق ومواني البحر المتوسط والخليج الفارسي لاجراء المنع في خلال ثلاثة أشهر ، كما أعلن أيضا تجار الرقيق في أفريقيا وأعطوا مهلة للابلاغ الى البقاع البعيدة ثمانية أسابيع أخرى .

وقد نبه فرمان على الوالي محمد سعيد باشا أنه توجد ( مهلة ) فترة لتجليل للتنفيذ النهائي ستة أسابيع ، ومن بعدها يمنع اعطاء ترخيص بيع ( للرقيق ) ويطلق سراح من يوجد ويرسل الى بلاده وتؤمن معيشته حتى لا يقع في يد التجار المهريين ثانية ، وإذا تكرّر ذلك فيعاقب التجار بالحبس لمدة سنة كحد أقصى ، وإذا كررها ثانية تصل العقوبة الى عامين . وقد خول فرمان الحكومة حق الضبط للسفن وسجن قائلها وإجبار التجار على عتق الأرقاء وإيوائهم في أماكن مناسبة ، كما منح نفس حق للضبط لسفن الدولتين العثمانية ( الحربية ) بعد ائتمه فترة السماح ،

---

(١٢٤) نفسه : الامبراطورية الافريقية ( بحث ) اسماعيل بنسابة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص ٣٠٥ ، ٣٠٦ .

(١٢٥) دار الوثائق القومية ( محافظ الأبحاث ) : منطقة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان رقم ٨٥٤ الصادر في جمادى الآخر ١٢٧٣ هـ ( يناير/فبراير ١٨٥٧ ) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والي مصر ، ترجمة محمد توفيق يناير ١٩٦٩ .



وتقوم هذه السفن بإرسال من يتم القبض عليهم سواء من التجار أو قادة السفن إلى الاستانة ، كما يبلغ الولي الباب العالي بحالات الضبط وما يتخذه من إجراءات ، ولا تسرى هذه الإجراءات على الحالات ( القديمة ) الموجودة ، وإنما ما يتم بعد ذلك ( ١٢٦ ) .

على أن الملاحظ من رصدوا طرق تجارة الرقيق إلى مصر أنه كان يطلب عليها الاتجاه بالبر وخاصة طريقى دارفور وكردفان إلى أسبوط ، حيث قافلة دارفور التي تصلها في نحو خمسين يوما ، وقافلة سنار التي تبلغ دروا في أسوان بعد نحو أربعين يوما ومنها بالنهر أو البر إلى مصر ( ١٢٧ ) ، وكان اللجوء لهذه الطرق مجالا يتيح فرصة التهريب رغم جهود الحكومة أكثر من البحر الذي يتم مراقبته بالسفن الحربية ، أو بالأحرى حيث المنافذ إلى السفن أكثر احكاما سواء كان الشحن يتم عن طريق الوكلاء أو قادة السفن وهؤلاء كانت تصلهم التعليمات والأوامر الحكومية ، بالإضافة إلى النصوص الصريحة التي توجب معاقبة سواى السفينة التي يثبت تورطها في النقل .

وبالتالى فإن الحديث عن مشاركة السفن التجارية في نقل تجارة الرقيق موضع تحفظ كبير وبدرجة تمكننا من القول بأنها كانت أدوات أو وسائل مقاومة لها وليس تشجيع ، وما عثرنا عليه من اشارات فى الوثائق كانت فى عهد سعيد باشا خاصة ببعض المملوكين السابقين وكانت تسجل حالة حرب أحدهم ويدعى « فرج » مملوك للشرىف عبد المنعم أمير جهينة آنئذ ، وقد حرب من وكيل المجيدية بالسويس بعد استلامه من قائد السفينة « قبارى » ( ١٢٨ ) .

وهذا لا يمنع تسورط بعض قادة السفن فى التهريب بغير اتساع الإجراءات الرسمية ، خاصة فى عهد سعيد باشا ، فقد وجدت اشارة تفيد أن بعض السفن لم تكن تستخدم ( منافستو ) خاصى بالركاب ، وكفى يقتصر ذلك على البضائع فقط ، حتى انه غرق ذنجبان لم يكن الاستدلال على شخصيتهما ، ولذا حثت التعليمات والأوامر الخدمية ضرورة استخدام منافستو للركاب واثبات كل أسماء العاملين بالسفينة وذلك

( ١٢٩ ) المصدر نفسه .

( ١٣٠ ) د . حمدنا الله مصطفى : مرجع سابق ، ص : ٢٠٩ ، ٢١٠ .

( ١٣١ ) دار الوثائق ( ديوان مية مية ) مطبعة ٢٥ مية تركى ، ترجمة فاروقية رقم ١٠٤ بتاريخ ٦ رجب ١٢٧٢ هـ ( يناير ١٨٦٠ ) من وكلى الداخلية على المية السفينة .

اعتباراً من الأمر المؤرخ ٢ ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (١٥ يونية ١٨٥٨) (١٢٩)، وهو التاريخ الذى يمكننا اعتباره بداية الاحكام والتنظيم لمسألة نقل الركاب والرفيق الذين يعاملون ككاديين عاديين لهم نفس الحقوق فى الانتقال بالسفن كركاب وليسوا كبضاعة .

ومن ثم يمكن القول بأنه رغم الهزات التى أصابت عهد سعيد باشا وخاصة فى أواخره ، إلا أنه وجدت محاولات مصرية عثمانية لالغاء وتحريم هذه التجارة وصدرت من أجل ذلك الفرمانات السلطانية والأوامر الباشاوية ، وإن كنا نسجل للحقيقة أنه وجد كذلك اهتمام من القنصل البريطانى بمصر بناء على رغبة الحكومة الانجليزية فقد طلب ذلك القنصل ( كولكهون Colquhoun ) من سعيد باشا بأن تقوم الحكومة المصرية بإنشاء بوليس نهري فى السودان للتفتيش على هذه التجارة (١٣٠) .

وفى عهد اسماعيل باشا جاءت الاشارات صريحة تؤكد أنه شدد الرقابة على سفن الشركة العزيزية لمنحها من نقل الرقيق من سواكن ومصوع وغيرها (١٣١) ، وأن هذا الخديوى قد أرسل صموئيل بيكر الى السودان وقد حدد له فى البند الثانى من العقد المبرم معه أنه معنى بالقضاء على تجارة الرقيق . وفى ١٨٦٩ حينما جاءه « أبو السعود العقاد » أحد كبار تجار الرقيق يشكو اليه قسوة مسلك بيكر معه منحه الخديوى مهلة ليخلى المنطقة ، ووصل الأمر الى حد طلب القبض عليه فوراً لمنعه من هذه التجارة (١٣٢) وأن اسماعيل باشا منذ ١٨٦٣ وهو يصدر أوامره الى حاكم السودان وسائر المديرين بتعقب تجار الرقيق (١٣٣) .

اذن على المستوى الرسمى وجدت جهود جادة من اسماعيل باشا تسبق توقيع معاهدة الفاء الرقيق مع بريطانيا فى ٤ أغسطس ١٨٧٧ ، وكان يتم استخدام سائر السبل المتاحة للقضاء على التهريب رغم عدم الجزم بالقضاء النهائى ، ومن ثم فإن مسألة التركيز على المعاهدة واعتبارها المفتاح المبين فى تحريم أو الفاء الرقيق أمراً يجحف بالجهود المصرية السابقة ، لأنه حتى بعد توقيع المعاهدة ، وجدت بعض اشارات لقافلة رفيق عام ١٨٧٨ ، هربت الى أسبوط عن طريق درب الأربعين (١٣٤) ؛

- 
- (١٢٩) - : مخططة ٢٢ مية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٢٢ بتاريخ ١٩ شبان ١٢٧٥ هـ ( ٢٥ مارس ١٨٥٩ ) من اسماعيل عاصم ناظر ديوان الداخلية الى صاحب المزة ( الوالى ) .  
(١٣٠) - : محمد فوزى شكرى : الحكم المصرى فى السودان ، ص : ١٦٩ .  
(١٣١) : المرجع نفسه ، ص : ١٧١ .  
(١٣٢) - : حمد الله مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٤٧ ، ١٤٩ .  
(١٣٣) - : صالح وطشان : مرجع سابق ، ص : ٥٥ .  
(١٣٤) - : حمد الله مصطفى : المرجع السابق ، ص : ٢١٠ .

أما المعاهدة ذاتها فترجع وجود دوافع سياسية بريطانية من وراءها ،  
اذ والحالة هذه ، يبدو الامر جهودا مصرية بلون معاهدة ، ولم تضف  
المعاهدة سوى التركيز على حق السفن الحربية في تفتيش وضبط السفن  
التجارية لكلا الدولتين مصر وبريطانيا وركزت على رقيق الحبشة والسودان  
والمناطق التي في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر دون تطرق للمناطق  
الأخرى أو الرقيق الآخر (الأبيض) على غرار ما جاء في فرمان السلطان الى  
سعيد باشا ، وبدا الأمر في تقديرنا محاولة ضمان أو اضعاف اطار رسمي  
لحق السفن الحربية الانجليزية في تفتيش السفن التجارية المصرية  
وبالمثل حق الحربية المصرية على الانجليزية . ومن خلال هذا الاطار يمكن  
رصد ما تقوم به هذه السفن من تحركات مختلفة كان بعضها ذا أهمية  
لخدمة الميرى أو دعم الأسطول الحربي والسياسة المصرية في تلك المناطق ،  
ونعتقد بوجود هذه الدوافع لأن هذا الرصد كانت تعنى به إنجلترا قبل  
المعاهدة ، كما أن المعاهدة ذاتها جاءت في توقيت كانت فيه السفن التجارية  
المصرية تابعة للحكومة إبان مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، أي  
تقوم بتنفيذ الأوامر الخديوية قبل أي شيء فهو مالكيها وما تخشاه هو  
استخدامها في الأمور السياسية (\*) ، أما الرقيق فمنذ وجود الشركة  
العزيرية كانت الأوامر الخديوية لها بعدم نقل أي رقيق .

بالإضافة الى ذلك فإن مسألة تفتيش السفن الحربية المصرية للسفن  
التجارية الانجليزية على أساس المعاملة بالمثل ، كان إحدى من ذلك بالنسبة  
لمصر احكامها المراقبة على ملحقاتها من خلال حكامها ومديريها واجهزتها  
الأمنية أكثر من مطاردة السفن الانجليزية التي كانت غالبيتها تصل من  
وال بومباي ، بينما كانت نسبتها في سواكن ومصروع قليلة نسبيا  
بالنسبة للمصرية والعثمانية كما سبقت الإشارة .

من ثم كانت بريطانيا تعنى بإيجاد فرصة توجد لأسطولها الحربي  
مراقبة وهيمنة في مناطق لا يكثر فيها تواجد السفن التجارية الانجليزية  
ولا يوجد بها نفوذ سياسي ( مستعمرات ) ومن ثم تكمل من خلال ذلك  
مراقبة البحر الأحمر خاصة وأن وجودها استقر في عدن ، وكانت هذه  
الفرصة هي تلك المعاهدة رغم أننا لانكر ما بها من جوانب انسانية ،  
وعامة فلم نعتز فيما طالعناه على أية اشارة تفيد تورط سفن البحرية  
التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا في نقل الرقيق ، أي أنها قامت  
بدورها الهام في الجوانب الانسانية ، وكانت من أدوات محاربة تلك  
التجارة .

---

(\*) راجع ما سبق تناوله في ظروف قيام النشاط « القنارات » وما سيتم تناوله في  
المناسبات اللاحقة « مهام البحر ودعم الأسطول الحربي » .

أما لنصوص معاهدة ٤ أغسطس ١٨٧٧ فقد صدرت على أثرها لائحة  
خديوية ، تعرض في أشدلات موجزة لأهم الإجراءات التي جاءت بها لتنظيم  
العلاقة بين السفن التجارية والحربية من أجل الرقيق ، وكان من أهم  
بنود المعاهدة في هذا الشأن البند السادس الذي أشار الى أنه « لزيادة  
الثوق من منع بيع الرقيق السوداني والحبشي بالبحر الأحمر ترتضى  
الحكومة المصرية بأن السفن الانجليزية تجرى التفتيش والبحث والقبض  
عند اللزوم على أى مركب تكون متعاطية تجارة الرقيق من السودان  
والحبش وتسليمها لأحد مراكز الحكومة المصرية القريب من محل الواقعة  
أو للمركز الأوفق ، لأجل الحكم على تلك المركب بما يلزم ، وكذلك ضبط  
أى مركب مصرية تتحقق فيها شبهة وجود الرقيق بها للبيع أو تكون  
نعاطت بيع الرقيق فى أثناء سفرتها ، وأجراء التفتيش وضبط الرقيق  
يكونان فى خليج عدن وفى ساحل العرب وبالجبهة الشرقية من أفريقيا بياه  
سواحل مصر والجهات التابعة لها ، وما يوجد من الرقيق سوداني  
أو حبشي بأى مركب مصرية ويضبط بمعرفة المراكب الانجليزية لدى  
التفتيش يبقى تحت اذن الحكومة الانجليزية وهى تتعهد بأجراء ما يقتضى  
لحصوله على تمام الحرية ، أما المراكب وشحناتها وطقم بحريتها فيصير  
تسليمها لأقرب مركز من مراكز الحكومة المصرية ٠٠ وإذا لم يتيسر  
للقبوض المركب الانجليزية تسليم ما يكون صار ضبطه من الرقيق لمحل  
تابع لحكومة الانجليز ، أو اذا دعت الضرورة ( يتم ) تسليمهم للحكومة  
المصرية ٠٠ وتعطيم حريتهم وتمنحهم من الامتيازات التى تمنحها للرقيق  
٠٠ المضبوط بمعرفة جهاتها ٠

كذلك تقبل الحكومة الانجليزية من جهتها بأن أى مركب انجليزية  
سائرة بندية انجليزية فى البحر الأحمر أو فى خليج عدن أو فى ساحل  
بلاد العرب أو فى المياه الداخلة بالقطر المصرى أو فى الجهات التابعة لهم  
توجد متعاطية التجارة فى الرقيق سوداني أو حبشي يصير تفتيشها  
وحجزها وضبطها بمعرفة الحكومة المصرية ، وانما المركب بشحناتها  
وطقم بحريتها يصير تسليمها لأقرب جهة من جهات الحكومة الانجليزية  
لأجل توقيع الحكم عليها ، وما يصير ضبطه من الرقيق سوداني أو حبشي  
تعطى لهم الحرية بمعرفة الحكومة المصرية وتبقى متولية أمره ٠

وإذا حكم بعدم صحة الحجز أو الضبط أو اقامة الدعوى من المجلس  
المختص بالحكم ، فالحكومة التابعة لها المركب التى أجرت ذلك تكون  
ملزمة بأن تعطى تعويضا لإيقا بحسب الأحوال لحكومة المركب التى  
صار ضبطها أو اقامة الدعوى عليها ٠

وقد حدد البند السابع الجهات بأنها في القطر المصري الى أسوان وملحقات الحكومة المصرية بأفريقيا العليا وسواحل البحر الأحمر ، ويبدأ العمل بها بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخها ٤ أغسطس ١٨٧٧ ، ثم أشار تعديلها الى أنه من الآن يترتب بكل من محافظتي مصر واسكندرية قلم مخصوص لهذا الغرض ، وأما الأقاليم الأخرى فتخضع للملاحظة مفتش العموم (١٣٥) .

أما اللائحة الخديوية التي صدرت لاحقة بهذه المعاهدة فقد تضمنت في اشاراتها ، أن المنع يكون تنفيذه كلية في القطر المصري الى أسوان في مدة سبع سنوات من تاريخها وفي باقي الملحقات خلال اثنتي عشر سنة ، ويعاقب من يتجر في الرقيق بمقوبات سجن حددا الأدنى خمسة شهور أو الأقصى خمس سنوات ، ولا يقتصر المنع على الرقيق الأسود ، وإنما تجارة المالك والجواري البيض .

ويلاحظ أن مسألة الفترات هذه تذكرنا بالتجهيزات الخاصة بالتسليح والمسكرات والرقابة وغيرها التي كان يهتم التجار بتوفيرها في سبيل تهريباتهم .

وفىما يتصل بالسفن - على الرغم من تعدد الاشارات بلفظ الراكب في الوثيقة الأصلية - فإنها كانت تشمل البخارية والشرعية وإشارات اللائحة الى أن المحاكمات تتم بمعرفة مجلس ابتدائي باعتبارها قضية جنائية طبقا لقوانين أوامر البحرية ( كالمجالس العسكرية ) ونهت على ضرورة فحص القبودانات بكل دقة حالات الركاب والاخبار عن الرقيق حتى تأكدوا من ذلك ، ويتولى ديوان الخارجية متابعة ما يتم للإبلاغ به بالإضافة الى بعض النصوص الأخرى (١٣٦) .

وعامة فإنه ازاء هذا الصرض يمكن القول بأن الاجراءات على المستوى الرسمي المستول من الحكومة ومن قادة السفن المصرية كانت لاشك ضد تجارة الرقيق ، وأن السفن المصرية في هذا المجال كانت تقوم بواجباتها الإنسانية بالإضافة الى بلورة دورها هذا في اطرار ما تشهده الدول والحكومات المختلفة .

(١٣٥) للمزيد راجع : - أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص - ص :

١٤٨٥ - ١٤٨٧ .

- فيليب جلال : مرجع سابق ، ج ٣ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص - ص : ١٧ - ١٩ .

- الوقائع المصرية : العدد ٧٣١ بتاريخ ٤ شوال ١٢٩٤ هـ / ١١ أكتوبر ١٨٧٧ .

(١٣٦) - أمين سامي : المرجع السابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص - ص : ١٤٨٩ ، ١٤٩٠ .

- الوقائع المصرية : المصدر السابق .

## رابعاً : دور السفن في نقل الركاب :

كانت السفن التجارية المصرية مهياة بتجهيزاتها لنقل الركاب بين سائر الموانئ التي تمر بها ، ولكن تبعاً لما اعترى الشركة الجديدة من قصور في العمل بين موانئ البحر المتوسط فقد كانت غالبية أنشطتها متجهة الى البحر الأحمر وكان من أهم مواسم عملها موسم الحج بالإضافة الى قيامها بنقل الركاب على قلتهم في غير هذا الموسم ، وقد اختلف ذلك الى حد كبير في الفترات التالية مع بداية عهد اسماعيل باشا ، وخاصة في فترة وجود الشركة العريضة ومن بعدها مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية ، تبعاً لتطور محاور نشاطها في البحرين الأحمر والمتوسط والجهات الأخرى ، وكذلك تطور أعدادها وتجهيزاتها ، وعامة فقد كانت مسألة نقل الركاب على درجة كبيرة من الأهمية في نشاط السفن المصرية ، وذلك لارتباط غالبية هذا النقل بالعناصر الإسلامية التي كانت تفضل الإبحار عليها الى الأماكن المقدسة، بالإضافة الى توفر نفس التفضيل من جانب العناصر المصرية والعثمانية للإبحار لمختلف الموانئ ، ولذا نجد مثلاً حجاً قادفين من أماكن بعيدة كالهند وسنغافورة الى السويس على سفن أجنبية ، ومع ذلك يبحرون منها الى جده بالسفن المصرية وفي حالة كثرتهم كانت تبحر بهم سفن مصرية الى بلادهم (١٣٧) ، وهذا لايعنى عدم ورود حجّاج على سفن الشركات الأجنبية ، لأن ذلك كان يحدث بالفعل ، ولكن حسبما عبر بعض الرحالة في مخطوطاتهم فان تفضيل السفن المصرية كان قائماً لأن أطقمها من المصريين الذين يقيمون الشعائر الإسلامية(١٣٨) ، ونضيف الى ذلك التجهيزات والخدمات التي كانت توفرها السفن لهذه النوعية من الركاب كوجود أماكن خاصة لدورات المياه وحجرات إقامة أو أماكن تصلح لتأدية مناسك الاحرام بالإضافة الى ايجادها خادمة وأماكن خاصة بالنساء مراعاة للعادات الاجتماعية ، وكذلك وجود أئمة لإقامة الصلاة وغير ذلك مما لا تراعيه السفن الأجنبية (١٣٩) ، كما كانت تعنى بمسألة راحة الحجّاج في الإقامة ببعض الموانئ التي أوجدتها الشركة العريضة في

- 
- (١٣٧) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريضة ) : مخططة تراجم دفاتر ١٢٨٢ هـ  
( ١٨٦٦/٦٥ ) ، حافظه نقل ركاب من السويس الى بومباي وبوابور مصوع في محرم ١٢٨٢ هـ  
( مايو/يونية ١٨٦٥ ) .  
(١٣٨) محمد يريم الخامس التونسي : مرجع سابق . ص ص : ١٣٤ ، ١٣٥ .  
(١٣٩) دار الوثائق القومية ( خدمات - عريضة ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة  
٦٣ - ١٨٦٥ ، وثيقة رقم ٣٦١٠٨/٦١ قرار مجلس الإدارة بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ  
( يناير ١٨٦٥ ) .  
- ( مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية ) : سجل م/٢٧/٣ ج ٢ ، رقم ٢٨١ في  
١٩ ر ( رجب ) ١٢٩٥ هـ ( يولية ١٨٧٨ ) عن ديوان المصوم الى القروع ، ص : ١٨ .

السويس والخيام بحده ، وكذلك مسألة اتفاقها مع بعض الملوطين الأديلا  
وتنشيط دور الوكلاء لدرجة استحداثها وكلاء فرعيين فى كل من المدينة  
المنورة ومكة المكرمة ، علاوة على توفير الأطباء والصيادلة ( الاجزاجية )  
والاهتمام بمسألة تقديم المأكولات وغير ذلك مما يعمل على راحة الركاب  
ويساعد على ترغيبهم فى استخدام السفن المصرية ( ١٤٠ ) .

أما بالنسبة للطائر التى كانت تنظم العلاقة بين الركاب وقائد طاقم  
السفينة ، فقد كان من الضروري على كل راكب تقديم ( اجازة ) تصريح  
لصحة العمومية بخلوه من الأوبئة وجواز السفر « البسابورت » الخاص  
به ومرافقيه ان وجدوا واذن الجمرك وتذكرة السفر وبيان المشحونات ،  
ويتم اثبات ذلك فى ( منافستو ) خاص بالركاب فى كل سفينة ، وقد  
كانت تذاكر السفر مختلفة الألوان حسب الدرجات موضع السفر ( ١٤١ ) .

ومن خلال مطالعة تذكرة سفر باحدى سفن الشركة المصرية فى  
سياحة السفن البخارية ، فقد كان يوجد على وجهها رقم التذكرة ويوضع  
فى أعلاها جهتا القيام والوصول وختم الشركة ، ويشار الى أن الاجرة  
بما فيها أجره النقل من السفينة الى البر فى حالة عدم الرسو بالميناء ،  
ويحدد بها اسم الراكب والسفينة ورقم رحلتها ( دورها ) واسم قائدها  
وتاريخ القيام وأن الاجرة قد تم دفعها ثم امضاء وختم الوكيل الملاحي .

أما على الظهر فقد كانت التعليمات التى ينبغى على الراكب اتباعها  
وهى من عشرة بنود كما يلى :

**أولا :** ان يكون قد حصل على موافقات السفر من الضبطية ( المحافظة )  
ودار الصحة والجمرك بعد سداد الرسوم المطلوبة طبقا للنظم  
والقوانين السائدة بين جهتى القيام والوصول .

**ثانيا :** أن يبرز تذكرة السفر ويقدمها للقبطان ( السوارى ) عند نزوله  
للسفينة ، ويسلمها له عند خروجه منها .

---

( ١٤٠ ) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص بإدارة السفن وشئون الأفراد ، الفصل  
الخاص بالوكلاء الملاحيين « جنة » ، ينع .

— الوقائع المصرية : العدد ٥٤٦ بتاريخ ٧ محرم ١٢٩١ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٧٤ .  
( ١٤١ ) محمد يريم الخامس التوتسى : مرجع سابق ، ص : ١٣٤ .

— دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٥ رقم ٢٦٢ بتاريخ  
٧ هـ ( فى القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى وابور  
جهاز . ص - ص : ٢٢٨ - ٢٢١ .

**ثالثا :** أن يحضر الى السفينة بعفشه قبل الوقت المعين للقيام بمدة ساعة ، وإذا تأخر عن ذلك وقامت السفينة فليس له حق فى المطالبة بأى شيء ، وإنما يمكنه السفر بالسفينة التالية بدون رد الأجرة ، وإذا حدث تأخير فى قيام السفينة ، فليس لأحد حق فى المطالبة بأية تعويضات أو بدلات ضرر من التأخير .

**رابعا :** يحظر على أى راكب حمل أموال مهربة أو يريد علانية أو بالاختفاء فى العفش ، ونفس الشيء بالنسبة لتخريب الأشياء الثمينة والمجوهرات والتحف ، وكل من يخالف ذلك يتعرض للمقوبات وتؤخذ الأجرة مضاعفة ، ونفس الشيء فى حالة حملهم أشياء لم يشتتوها فى بيانات مشحوناتهم المصرح بها .

**خامسا :** العفش المرخص به لكل راكب بالدرجة الأولى خمسة قناطر ، وبالدرجة الثانية ثلاثة ، وبالثالثة قنطاران ، وما زاد عن ذلك يدفع عليه نولون \* ١٤ قرش ديوانى \* لكل قنطار .

**سادسا :** أن يدفع عن الصغار الذين تقل أعمارهم عن ١٢ سنة نصف أجرة الدرجة التى ينزلون بها وتكون بياناتهم مع من يرافقونهم ، أما الأطفال أقل من ثلاث سنوات فلا تؤخذ عليهم أجرة .

**سابعا :** أكل الركاب من طرفهم ، ومن أراد غير ذلك فيكون من طرف « البقال » المتعهد ، ويدفع الأثمان حسب تعريفه الأثمان الموجودة بالسفينة .

**ثامنا :** لاتضمن الشركة ضياع العفش الا ما تم تسليمه للوكيل وأثبتته فى بوليسية الشحن ، ولا تضمن ضياع النقود والحلى التى لا يتم إثباتها وتسليمها للضابط المسئول عن ذلك بالسفينة ، وقد كان مصرحا للمسافر بالدرجة الأولى ( كل تذكرة ) بنقدية لاتزيد عن « ٥٠٠ ريال » ، والثانية ٤٠٠ ، والثالثة ٢٠٠ ، وأما الحجاج حتى ألف ريال ، وما زاد عن هذه المقادير يدفع عليه أجرة ١٪ إذا أخبر عنه ، وإذا أخفاه وتم اكتشافه يؤخذ منه ٢٪ من القيمة .

**تاسعا :** يمنع كلية على أى راكب حمل الأسلحة النارية والجارحة والبارود والرصاص ، ومن كان مصرحا له بذلك ، فيقوم بتسليم الموجود معه للسوادى حال نزوله بالسفينة ويرد له عنه خروجه .

**عاشرا :** على كل راكب اتباع النظم والتعليمات داخل السفينة . والنسبة



يتم وضعها بالكمره الكبيرة والصاوي وتعم مصابغة من  
يخالفها (١٤٢) .

وتجدر الاشارة الى أن هذه النظم كانت تفرق بين مسألة نقل النقود  
الذهبية والفضية التي كانت يعمزل عن الركاب وكانت يحصل نولونها  
بواقع  $\frac{1}{4}\%$  من القيمة دون النظر للمسافة ، وبين التي يحملها الراكب  
التي وردت في هذه البنود ، ونفس الشيء للبضائع ذات القيمة الثمينة  
التي كان نولونها  $\frac{1}{4}\%$  من القيمة ، وهي التي سبق الاشارة اليها في نقل  
التجارة ، ولم تختلف عما كان سائدا في الشركة المجيدية عن المصريح به  
في نقل العفش لكل راكب سوى في تحصيل نولون ١٤ قرشا عن كل  
قنطار زيادة بدلا مما كان قبل ذلك ١٠ قروش في المجيدية (١٤٣) .

وقد كانت المحظورات السابق ذكرها تسرى حتى بالنسبة للمساكن  
المرى الذين يتم سفرهم في صحبة المحمل اثناء فريضة الحج فيتم تسليمهم  
الأسلحة النارية أو الجارحة والذخائر الى السواوي وترد لهم عند نزولهم ،  
وكان يبلغ ذلك الى أمير الحج (١٤٤) .

وبالنسبة لمسألة المأكولات والمشروبات ، فقد وجدت اشارات  
لمختصين بتجهيزها وتقديمها في سفن المجيدية (١٤٥) ، ثم توالت بعد  
ذلك طيلة فترة البحث ، غير أنها اكتسبت شيئا من الاهتمام والتطوير في  
الشركة العزيرية ، حيث كانت الشركة تتعاقد مع متعهدين تتفق معهم على  
تقديم وجبات وأصناف معينة تحت اشراف ( حكيم ) طبيب السفينة ،  
وكان من بين هؤلاء « الخواجه اسكوفيه » في المجيدية ، وفي العزيرية  
كل من « الخواجه فرانسو فور توني والخواجه يوسف بنتاليني » ، وكان  
يتم الاتفاق معهم سنويا ويفسخ العقد في حالة وجود مخالفات أو شكوى ،  
وقد نفذت ذلك ففسخت التعاقد مع الاثنين الأولين .

---

(١٤٢) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مظلة الوابرات ٦٥ - ١٨٦٧ ،  
وثيقة بتاريخ ٦ محرم ١٢٨٣ هـ ( مايو ١٨٦٦ ) ، تذكرة ركاب درجة ثالثة بوابرات  
البحر الأحمر .

(١٤٣) - : ( مجيدية ) : سجل م/٨/١/٦ رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ  
( ٣٠ أبريل ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧١ .

(١٤٤) - : : سجل م/١/٣/٦ ، رقم ٥٩ بتاريخ ١ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ  
( ٢٦ مايو ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٤٢ .

(١٤٥) - : : سجل م/١/٦/٣ ، رقم ٤١ في ٢١ جا ( جمادى آخر ) ١٢٧٨ ( ديسمبر  
١٨٦١ ) من وكيل السويس الى المدير ، ص : ١٦٦ .

وقد اتبعت العزيرية في نظمها تحديد مقابل مادي للمأكولات في كل من الدرجتين الأولى والثانية ، وقد تراوح في الأولى بين ٨ : ١٠ قروش يوميا ، وفي الثانية بين ٦ - ٨ قروش يوميا أيضا ، وبالنسبة للأطفال أقل من ١٢ سنة فقد كان ٥ قروش ، ٤ قروش للثانية ، وفي بعض الوثائق كان يشار لهذه العملة بالفرنك بدلا من القروش .

أما ركاب الدرجة الثالثة فلم يكن بوسعهم النزول الى الأماكن المخصصة لتناول مأكولات كل درجة ، وإنما كان يتم حصولهم على ما يريدونه من المتعهد ويدفعون ثمنه حسب الأسعار العلنية داخل السفينة ويبدو أنه كان يتم تحصيل قيمة التذكرة بما فيها المأكولات لتذكرة الدرجة الأولى والثانية ولم يكن يتم بالنسبة للثالثة .

وكان يتم تقديم المأكولات والمشروبات أربع مرات يوميا ، في الساعة صباحا الإفطار ، العاشرة صباحا ( أفرنجي ) ويقال عليه الغداء ، والساعة ٤ ( أفرنكي ) مساء للعشاء ، وفي الساعة الثامنة مساء ( أفرنكي ) وجبة خفيفة .

ويلاحظ من الأصناف المقدمة ، أن الإفطار والوجبة المسائية الخفيفة ، كانت عبارة عن مشروبات ساخنة وبسكويت وبعض الفاكهة أو الموالح بينما تقدم أصناف المأكولات الدسمة كاللحوم والفراخ والأرز والمكرنة والأسماك والكباب وغير ذلك في الوجبتين الأخريين ، قد كان هناك تفاوت في الكميات المقدمة من كل صنف تبعا لكل درجة (١٤٦) .

وفي هذا المجال تجدر الإشارة الى أن البحرية التجارية المصرية تعاقدت بالإضافة الى الخواجات السابقين - مع موردين للخبز واللحوم في بعض الموانئ ، وكانت مهام بعض وكلائها تمتد للإشراف على تلبية مثل هذه الاحتياجات ، ونشطوا من خلال ذلك التعاون بين السفن والانتاج المحل في تلك الموانئ ، فكان ممن يوردون اللحوم للشركة المجيدية الشيخ محمد عبد المولى شيخ طائفة الجزائريين بالسويس ، ومن يوردون الخبز « اليقسماط والقرصة » محمد موسى شيخ المزادية ، وفي جده كان مورد الخبز لسفن العزيرية محمد داود الحلواني شيخ الخبازين بها ، وأما اللحوم فكان يوردها الحاج عبد الله عمر ششيخ الجزائريين ، وفي

---

(١٤٦) - : سجل م/٨/١/٦ بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ ، من مدير للجديدة الى الخواجة اسكوفيه . ص : ٩٣ .

- ( عزيرية ) : - مطبعة قرارات مجلس الادارة ، قرار نمرة ٦٣ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ ( يناير ١٨٦٩ ) ، - مطبعة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) بيان مأكولات السواحين بوابورات القرومانية .

سواكن كان يورد اللحوم لسفن مصلحة وابورات البوسنة الخديوية  
محمد رشيد الجزائر (١٤٧) ، ولما واجهت الادارة المصرية فى سواكن  
مشكلة عجز الخبز اللازم للجنود ، رأت الحكومة انشاء مخازن بها وارسلت  
الى وكيل الشركة العريضة بجنة تطلب منه البحث عن خبازين يمكنهم  
تشغيل مخبز فى سواكن (١٤٨) ، بالاضافة الى ذلك كان يتم تدبير بعض  
تلك الاحتياجات من مصر .

وكان من شأن توفير الأصناف التى يفضلها الركاب فى مأكولاتهم  
أو مشروباتهم ، ترغيبهم فى استخدام السفن المصرية .

أما بالنسبة لفئات الركاب فقد كانت تشمل مختلف النوعيات  
والجنسيات ، سواء كانوا من التجار أو الحجاج أو الموظفين أو السياح ثم  
العاديين ، وكانت تنضوى فى هذه الفئات عناصر من كبار الذوات والأعيان  
والشيوخ والرجال والنساء والأطفال ، وتبعا للمسافات كانت تقدر  
الأجرة ، وتبعا لامكانيات ورغبة كل راكب كانت تحدد الدرجة ، وفى  
بعض الأحيان كانت هناك سفريات تتطلب حجز درجة بأكملها أو سفينة  
لأحد السفراء وحاشيته أو بعض الذوات من العائلة الخديوية ومن فى  
عدادهم من البلاط العثماني ، وهؤلاء خلاف نقل الميرى الذى تقرر له عنصرا  
خاصا بما فيه الحمل نظرا لوجود نظام خاص بالتعامل بين الميرى  
والبحرية التجارية .

وعامة فقد كان محرما على السفن نقل المجرمين أو المحظور سفرهم  
بأمر الحكومة ، وكان المجلس الخصوصى قد أقر فى جمادى الثاني

---

(١٤٧) - ( مجيدة ) : - سجل م/٣/٢ ، لمره ٣٦٩ بتاريخ ١٢ من ( صفر )  
١٢٧٨ هـ ( أغسطس ١٨٦١ ) من المدير الى وكيل المجيدة بالسويس ، ص : ٤٠٣ ، -  
سجل م/٣/١/٦ رقم ١٤٧ فى ١٩ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ ( ديسمبر ١٨٦١ ) من المدير  
الى وكيل السويس ، ص : ٥٣ .

( - عزيزية ) : - محفوظات مكاتبات ادارية ، ملف محرم - فى العبة ١٢٨٢ هـ ،  
وثيقة بتاريخ لمره ر ا ( ربيع أول ) ١٢٨٣ هـ ( ١٤ يونية ١٨٦٦ ) عهد من الشيخ محمد  
داود الحلواني شيخ الخبازين بجنة .

( - مصلحة الواپورات ) : - سجل م/٣/٢٧ ، رقم ١٨ فى ١٨ و ٢ من العبة ( ١٢٩٥  
١٢٩٥ هـ ( ديسمبر ١٨٧٧ ) من توكيل جنة الى ديوان الصوم . ص : ٥٧ . - سجل  
م/٣/١/٢٨ هـ ٣ رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ من ( شتبان ) ١٢٩٥ هـ ( أغسطس ١٨٧٨ )  
من توكيل السويس الى الصوم . ص : ١٧ . - سجل م/٣/٢٨ هـ ٣ رقم ١١٤٨  
( ١٨٤٨ ) سند مدير الحلواني خرج سابق . ص : ١٢٢ - ١٢٣ .

١٢٧٥ هـ (يناير ١٨٥٩) « أنه منما لدخول الأشرار الهاربين والخطرين وغير المرغوب في دخولهم الى البلاد ، يعاد من حيث أتى كل من كانت تذكرته مشكوك فيها واشتبه في شخصه ، وأما الذين ضاعت تذاكرهم ، أو سهى عليهم التأشير عليها بدخول البلاد وثبت بعد التحقيق أنهم من ذوى الأخلاق الحميدة ، فيسمح لهم بدخول البلاد بعد أخذ الضمانة عليهم ، فالمسلم يضمناه أحد الوجهاء والمسيحي رئيس طائفته ، واليهودي حاخامه ، والعامل شيخ حرفته على أن يظلوا تحت مراقبة الضبطية الى أن تتبين حقيقتهم ، أما الذين يقيمون بدون تذاكر - من غير هذا الفريق - فإذا كانوا عثمانيين أعيدوا حالا من حيث أتوا ، وإذا كانوا أجانب سلموا الى قنصلياتهم فإذا ما قبلوهم كان بها ، والا أعيدوا هم أيضا أسوة بالعثمانيين ٠٠ » (١٤٩) .

وتجدر الإشارة الى أن هذه النصوص قد وضعت في أعقاب وجود بعض المحتالين الأجانب الذين تورطت في نقلهم السفينة السعيدية إحدى سفن الشركة المجيدية من الاسكندرية الى بيروت في يونية ١٨٥٨ ، وكانت الواقعة أن أحد التجار الفرنسيين ويدعى « استلشر » ومعه تاجر بروسى يدعى « رينليج » قد احتالا على بعض الأشخاص وأخذوا منهم مبالغ كبيرة لدواعي تجارية ثم تركا جوازي سفرهما فى قنصليتهما واحتالا على شخصين آخرين فأخذا تذاكرهما وفرا بهما الى الشام بالسفينة المذكورة ، وتصادف أن كان يعرفهما أحد الرعايا الانجليز المقيمين فى مصر فسافر الى بيروت وتمكن من القبض عليهما بمعاونة السلطات المحلية هناك ، وأعيدا الى الاسكندرية حيث أودع الفرنسي فى السجن ، وسلم البروسى الى قنصلية بناء على طلبها وسجن لديها ، وتولت الضبطية التحقيق معهما (١٥٠) .

وإذا كانت هذه الإشارة تجسسد بالفصل وجود محتالين من بين الأجانب ، أدخلوا على الأقل بين المسافرين بالسفن المصرية مثل هذه النوعية من المخالفات (\*) ، فإن هذا يؤكد وجود الدور الأمنى الذى كان

(١٤٩) دار الوثائق القومية « ديوان مية » : مطبعة ٢٢ مية تركى . ترجمة الوثيقة رقم ٤٢٩ جادريخ ١٨ جنادى الثانية ١٢٧٥ هـ ( يناير ١٨٥٩ ) من اسامعيل عاصم ناشر الملاحظة الى المية .

(١٥٠) - : مطبعة ٢٠ مية تركى . ترجمة الوثيقة رقم ٣ بتاريخ مرة ذى القعدة ١٢٧٥ هـ ( يونية ١٨٥٨ ) من محافظ الاسكندرية ( خورشيد ) الى ديوان المية .

(١٥١) لم يختلف قولنا هذا عما لوردده بعض الكتاب الأجانب ومعهم لاهوت الذى ذكر مع دخول حاسن ومساوىي النعمان الغربي فى مصر ، فخلت أفضل وأسموا عاصم أوروبا ٠٠ هـ . هاليدى لاندز : مرجع سابق ، ص : ٧٩ .

ينبغي على السفن مراعاته ، وهنا ما جعل الحكومة تقوم بمصد ذلك  
بارسال كشوف بأسماء أو أوصاف المجرمين وغير المرغوب سفرهم من مصر  
أو ملحقاتها الى ادارة البحرية التجارية لابلاغها الى قادة سفنها ووكلائها  
وكان من هذه النوعية مثلا شخص يدعى « على كاشف بن سليمان كاشف  
داوود النقي كان ضمن المعاوين في مديرية كردفان ورفت من الخدمة  
لارتكابه جنایات مختلفة » ( ١٥١ ) .

ولم توضح النصوص السابقة كيفية تحصيل أجرة المطلوب اعادتهم  
أو ابعادهم في عهد سعيد باشا ولكن أوضح ذلك أمر كريم من  
اسماعيل باشا ، حيث أشار الى أن أجرتهم تدفع كاملة من الحكومة ونفس  
الشيء تتحمله الحكومة بالنسبة للفقراء الأجانب من أهل العلم الذين  
يريدون السفر الى بلادهم — على حد تعبير الوثيقة ( ١٥٢ ) .

وتجدر الاشارة الى أن القناصل كانوا يقومون بتحرير مكاتبات  
بخصوص فقرائهم وارسالها الى البحرية التجارية المصرية فان أفلحت  
محاولاتهم واستجابت لطلباتهم اكتفوا بذلك ، وان لم تستجب الادارة  
كانوا يخاطبون المعية حيث الباشا الكريم ، ومن أمثلة ذلك مخاطبة قنصل  
فرنسا للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية عن طلبه اعفاء أربعة  
أنفار ذكور وامرأة أمريكيين كانوا في سفينة أمريكية أصيبت بحادث  
في جده ، ووافقت الشركة على طلبه الفنى دعمه بتزكية الخواجه  
سكاكيني ، وتم احضارهم مجانا من جده الى السويس ، وكان المتبع  
تحصيل ¼ أجرة عن أمثال هؤلاء في الشركات الأجنبية ( ١٥٣ ) ، كما كانت  
توجد بعض الاعفاءات المتبادلة بين السفن المصرية والأجنبية لبعض  
الركاب ( ١٥٤ ) ، كذلك كان يتم سفر فقراء الحجاج على نفقة الميرى  
أو بنصف أجرة ، ونفس الشيء بالنسبة لل دراويش ، ولكن امتنعت الشركة  
المريزية عن ذلك اعتبارا من صفر ١٢٨٥ هـ ( مايو ١٨٦٨ ) ابان سوء

---

( ١٥١ ) دار الولايا القومية ( خدمات — عزيرية ) : مخططة مكاتبات ادارية ٦٧ — ١٨٦١ ،  
وثيقة بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ ( يولية ١٨٦٨ ) كلف مرسل الى القومانية المريزية  
من الداخلية .

( ١٥٢ ) — ( ديوان معية ) : دفتر ٢-١٩ أوامر ، أمر كريم رقم ٢٤ بتاريخ  
٢١ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ( سبتمبر ١٨٦٣ ) الى محافظ اسكندرية ، ص : ٩١٥ .  
( ١٥٣ ) نفسه ، ( خدمات — عزيرية ) : المخططة الأولى ، قرار جمعية مؤسسين القومانية  
المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ( يناير ١٨٦٤ ) .

( ١٥٤ ) — ( مجيديدية ) : سجل م/١/٣ ، بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٧ هـ ( ابريل  
١٨٦١ ) من مدير المجيديدية الى وكيلها بنسبة بخصوص المخططة على لواء ٣٢ لمر بحرية .

حالتها المالية ، وقررت علم الاستثناء وتحصيل النولون كاملا (١٥٥) :

أى أن المسألة لم تكن عملية تحصيل نولون وسفر ، وإنما كانت توجد بعض الحالات الانسانية التى يعفى ذووها من الأجرة كلية أو جزئيا سواء بقرار الادارة أو الخديوى مباشرة ، ولاشك فقد كان لذلك تأثيره على نسبة الإيرادات ، ولكن يبدو أن العوامل الانسانية كانت تتغلب فى حالة وجود فائض إيرادات ، وعامة فقد كان نقل هؤلاء يشغل نسبة ضئيلة من اجمالى الركاب التى كانت تصل أعدادهم الى ٨٥٠ فردا فى بعض السفن .

أما بالنسبة لقيمة الأجرة فقد وجدت بعض فئاتها ومنها : من السويس الى جيله ، ١٢١٠ قروش ( ديوان ) درجة أولى ، ٥١٠ قروش درجة ثانية ، ٣١٠ قروش درجة ثالثة ، ومن ينبع الى السويس ١١٧٠ قرشا للأولى ٥٥٠ قرشا للثانية ، ٤٠٠ قرشا للثالثة (١٥٦) ، وبالنسبة للأجرة بين الاسكندرية والاستانة ، فقد كانت ٨٩٠ قرشا للدرجة الأولى ، ٢٨٠ قرشا بالكويرتة ( درجة ثالثة ) ولم توضح الوثيقة أجرة الدرجة الثانية (١٥٧) ، ونفس الشيء بالنسبة للأجرة من السويس الى سواكن الأولى ١٣٦٠ قرشا والثالثة ٣٥٠ قرشا (١٥٨) ، أما نقل الجنود والجهادية فقد كان بنصف الأجرة .

وقد وجدت اشارات مختلفة لنقل السفن المصرية وركابا من السويس وجده الى بومباى أثناء ابحارها للإصلاح ، والعودة بأخسرين وهكذا بين مختلف الموانئ وخاصة التى كانت تمر عليها بانتظام فى خطوط السير ، وإن كان لم يشر فى غالبيتها لقيمة النولون (١٥٩) .

---

= انكليزية من النولون وذلك لتبرع حكومة بومباى بإصلاح السفينة جهاز فى ترمانتها ، ص : ١٦٣ .

(١٥٥) - ( عزيزية ) : المخططة الأولى ، صورة قرار جمعية القومية نمرة ٦ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٣١ مايو ١٨٦٨ ) .

(١٥٦) - ( مبيدية ) : سجل م/١/٦/٨ رقم ٤٨ فى ١٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( أبريل ١٨٦١ ) من مدير المبيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧١ .

(١٥٧) - : مخططة رقم ٢٥ مبيدية ، وثيقة رقم ١٥٤٤ بتاريخ ١٣ مارس ١٨٥٩ ، قائمة إيرادات ومصروفات وإيجور السميدية حسبما ورد للاستانة .

(١٥٨) - : سجل م/١/٣/٩ رقم ٣٩٤ بتاريخ ١٤ هـ ( فى التمتع ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٥ مايو ١٨٦١ ) من مدير المبيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٣٣ .

(١٥٩) - ( عزيزية ) : مخططة تراجم دفاتر ، ملف ٣ محرم ١٢٨٢ هـ ( مايو ١٨٦٥ ) خانقة السراكي التى جرى استئجارها من الركاب مائة سفر وإيجور مصوع الى بومباى .

ومن النظم التي استحدثتها ادارة البحرية التجارية المصرية فى التعامل مع الركاب - وخاصة فى عهد الشركة العزيرية - للتغلب على حاح الكساد التى اعترت النشاط البحرى بعد انتهاء الحرب الاهلية الامريكية تخفيضى نولوياتها بنحو ٢٥٪ عما كان فى الشركات المنافسة وخاصة اللويد النمساوية فى البحر المتوسط كذلك فى حالة تواجد جملة أشخاص أكثر من ٥٠ فردا فهؤلاء يمكن نقلهم بتخفيض يصل الى نحو ٢٥٪ أخرى ، ولكن دون اجراء أية تخفيضات فى المقابل الذى يتم دفعه للمراكولات حسب كل درجة ، وقد تم ذلك بينها وبين جمعيات سياحية و فرق فنية متنقلة بين مصر وبلاد الشام (١٦٠) .

بالاضافة الى ذلك فقد وجد نظام تذكرة الذهاب والاياب معا ، وهنم كان يتم دفع قيمتها مقدما ويتمتع صاحبها يخصم ١٠٪ من قيمتها وتسرى صلاحيتها لمدة شهر ولا يحق العودة بها بعد ذلك (١٦١) ، كما استحدثت نظام التذاكر بين موانئ البحر المتوسط والاحمر بما فيها اجرة السكك الحديدية داخل مصر قبل افتتاح قناة السويس ، وكانت تتولى ادارة البحرية التجارية محاسبة ادارة السكك الحديدية عن ركايبها ، فكانت تعطى للراكب التذكرة مرة واحدة بدلا من الرحلة الاولى التى كان يرد فيها بتذكرة من الموانئ العثمانية الى الاسكندرية مثلا ، ثم ينتقل للسويس حيث يتجه بتذكرة منها الى جده وهكذا ، فأصبحت التذكرة الجديدة من الميناء الى جده مثلا ، فهو يصل الاسكندرية فتنتقله العزيرية بالسكك الى السويس ومنها الى جده (١٦٢) ولا شك فقد كان ذلك تطورا فى خدمة الركاب .

ومن المهام الخاصة التى كانت تبجر فيها السفن لحساب الركاب « الرحلات السياحية » ، حيث كانت تقوم باجرة مخصصة بهم ، من ذلك قيام الباخرة « المحلة » فى شهر رمضان ١٢٨٢ هـ ( فبراير ١٨٦٦ ) وهى تحمل ١٦٥ سائحا متجهين الى أنقونة ، فأبحرت من الاسكندرية فى ٢٢ رمضان ١٢٨٢ هـ ( ٩ فبراير ١٨٦٦ ) فوصلت أنقونة بعد ستة أيام فى ٢٨ رمضان ١٢٨٢ هـ ( ١٥ فبراير ١٨٦٦ ) ، وتشير الوثيقة الى أن قنصل الدولة العثمانية ومحافظ مدينة أنقونة حضرا لتحية السياح ، وكانا

(١٦٠) دار الوثائق القومية ( خدمات - عزيرية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ، قرار قومسيون الادارة نيرة ٤٦/٦٤ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ ) .  
(١٦١) - : المخططة الاولى ، صورة قرار صادر من قوميتة القومية العزيرية نيرة ٦٦/٩ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ ( ٣١ مايو ١٨٦٨ ) .  
(١٦٢) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ، قرار رقم ٢٤/٨ بتاريخ الاحد ثرة شعبان ١٢٨٥ هـ ( نوفمبر ١٨٦٨ ) .

يوفران لهم ضابطا لتأمين تحركاتهم ، وكان يتم اخطار المعية بهذه الرحلات قبل قيامها ، مثلما كان يتم اخطارها بعد العودة (١٦٣) ، كما كانت توجد سياحات أخرى الى أزمير والاستانة والشام وغيرها .

ولم تكن السفن التجارية بعيدة بطبيعة الحال عن احتفالات قناة السويس ومسألة نقل الفنانين والممثلين الذين شاركوا فيها ، وكان قد تم تسير بعض سفنها الى موانئ إيطاليا والنمسا ابان رحلة الخديوي الى أوروبا ، ولما لم تحقق فيها إيرادات كافية ، تقرر إلغاء خطوط سيرها الى هذه الجهات ، ولكن تأجل الإلغاء لحين الانتهاء من نقل الفنانين الى الاسكندرية في أعقاب اتفاق مندوب من الشركة العريزية مع درانيت بك مدير الأوبرا الخديوية (١٦٤) .

ولا شك فقد كان عمل هذه السفن ميسرا لحركة الانتقال بين مصر والموانئ الأخرى ، وكان باعنا على تشجيع سياحة المصريين بالخارج بعد أن كان خروجهم لظروف العمل أو الدراسة فقط ، مثلما كان منشطا على اعتياد استخدام السفن بدلا من الطرق البرية الى الحج بوعورة مسالكها وقسوة طقسها ، وعملت على ايجاد علاقة الركاب ببعضهم البعض ونفس الشيء في تهنيئها انتقال التجار وغيرهم ، ولذا تسجل وثائق البحرية التجارية اشارات متعددة الى ذوات وتجار وكبار موظفين وغيرهم ممن كانوا يسافرون بسفنها ومن الأسماء التي جاءت في هذا الصدد السيد هاشم يوسف سر تجار السويس الذي كان يستقبل تجار جاوه وينظم مسالة نقلهم من السويس الى جدة والعكس عن طريق السفن المصرية ، وقد تواجد لديه في بعض الأحيان قرابة ٣٠٠ حاج (١٦٥) ، والتاجر الحاج السيد حسن بن أحمد الفطاس من أهل سنغافورة الذي كان يتم عن طريقه نقل حجاج جاوه وسنغافورة بالسفن الخديوية من جدة الى السويس (١٦٦) . فضلا عن الشيخ أحمد عبد الواحد المشاط سر تجار جدة الذي كان من

---

(١٦٣) - ( ديوان معية ) : محفظة ٣٧ معية تركي ، ترجمة مكتبة نيرة ١٢٢ بتاريخ ١٤ شوال ١٢٨٢ هـ ( ٣ مارس ١٩٦٦ ) من حسين شيرين ناظر عموم العريزية الى كاتبه ديوان خديوي .

(١٦٤) - ( خدمات - عريزية ) : محفظة قرارات مجلس الإدارة ، قرار رقم ٦٥ بتاريخ ٨ جادى أول ١٢٨٦ هـ ( أغسطس ١٩٦٩ ) .

(١٦٥) - مصلحة وإبورات البوينة الخديوية : سجل م/٣/١ ج ٣ ، تم ١٣٢٧ بتاريخ ٨ ن ( رمضان ) ١٢٩٥ هـ ( سبتمبر ١٨٧٨ ) من توكيل السويس الى ديوان عموم المصلحة ، ص : ٨٣ .

(١٦٦) - : سجل م/٣/١ رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ ، من توكيل الوابورات بجدة الى ديوان عموم ، ص : ٩٨ .



مساهمي الشركة العزيزية ، وعمل لبعض الوقت وكيلًا ملاحيا في جده لحساب الجيدية والعزيرية ، وكان معروفًا عنه كثرة تجارته وحسن علاقاته بالحجاج من مختلف الجنسيات ، والحاج محمد الحبابي التاجر بمصر وكانت له أعمال متعددة في سواكن (١٦٧) ، وفي سواكن ذاتها كان الشناوي بك عميد تجارها والشيخ عبد الله باحيدر (١٦٨) ، ومن أفراد عائلات التجار آل العقاد السيد أحمد العقاد ، موسى العقاد ، وآل أبو عموري ، وكانوا أيضا من مساهمي العزيزية ، وإن كان قد أشار البعض لتورطهم في تجارة الرقيق (١٦٩) .

ولقد شهدت السفن حركة انتقال التجار وشركائهم بين ركابها ومنهم الحاج عبد الرحمن الحبابي التاجر بمصر وشريكه الحاج عبد الحافظ براده والحاج محمد براده بجنده مثلما كانت تشهد انتقالات وتجارات الخواجات نقولا ميخائيل بالسويس ، جرجس الزهر بالسويس أيضا ، الخواجة زكالي بالاسكندرية ، الحاج عمر أغا ارناؤوط بمصر ومنها أيضا الخواجات اخوان سكاكيني ، وأوبنهايم بين الاسكندرية والاستانة ، محدود الطرايزني بين جده والاستانة وغيرهم كثيرون (١٧٠) ، وما هذه الأسماء الا على سبيل المثال لما أسهمت به السفن في حركة تنشيط التجار والركاب ، وتضاف هذه الأمثلة الى من سبق الإشارة لهم من أرباب الفن والسياح بالإضافة الى الحجاج ورجال العلم والركاب العاديين ، ويرجع أنه لخواكية رواج مثل هذه الحركة وتوخيا لراحة الركاب ، أقدمت البحرية التجارية على انشاء بعض الوكالات والأماكن التي يمكن الإقامة بها عند انتظار السفن وخاصة في توكيلات السويس والاسكندرية وجده .

على أن أمر انتقال الركاب لم يكن يخلو من حدوث بعض الخلافات فيما بينهم ، أو بينهم وبين بعض الوكلاء أو قادة السفن ، ففي حالة تبادل السفينة بأخرى من الشركة ذاتها ونفس التذاكر دون تأخير كبير لم تكن تحدث خلافات ذات شأن ، من ذلك مثلا ، كان مقررا سفر وفد أجنبي يضم

(١٦٧) — (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٣/٦ رقم ٣٣٤ بتاريخ ٢٧ لـ (شوال) ١٢٧٧ هـ (٩ مايو ١٨٦١) من مدير الجيدية الى الحاج محمد الحبابي ، ص : ٣٠٠ .

(١٦٨) سمس يدوير العلواني : مرجع سابق ، ص : ١٥٥ ، ص : ١٥٧ .  
(١٦٩) د- محمد فؤاد شكرى : الحكم المصري في السودان ، ١٩٤٧ ، ص ص : ١٦٧ ، ١٦٨ .

(١٧٠) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦/٨ ، رقم ١٨ بتاريخ ١٤ ر (ربيع الثاني) ١٢٧٧ هـ (٣١ أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل الجيدية بجنده ص : ١٤٩ ، رقم ٢١٨ بتاريخ ٢٣ لـ (شوال) ١٢٧٧ هـ (٩ مايو ١٨٦١) من المدير الى جناب المحشم الحاج محمد الحبابي تاجر بالمحروسة ، ص : ٢٧٩ ، ص : ٢٨٠ .

بعض المستكشفين ورجال العلم منهم « البارون دي هوجلين » ، الدكتور ستورتر ، توماس بترلياش ، هانيبال ، جر هاروس شتوربت وآخرين ، وذلك للأبطل الحبشية ، وكان مقررا سفرهم من السويس الى سواكن في ذي القعدة ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) على السفينة جده ، ولكن تقرر قيام تلك السفينة لنقل سفير دولة ايران الى جده ، ومن ثم قامت الشركة بنقل الأجانب بسفينة أخرى الى جده ومن هناك يتجهون بالسفينة الأولى « جده » حيث خط سيرها الى سواكن ، ولم يضر منهم سوى بعض الاعتراض ، الذي أمكن حله تبعا لذلك من حق الشركة ( ١٧١ ) .

وتجدر الإشارة الى أنه في مثل هذه الحالات التي يحصر فيها أحد السفراء أو الوزراء ( النظار ) ، كان يتم تخصيص سفينة له ولحاشيته فقط ، وترفع السفينة مدة الرحلة ( بنديرة ) شارة أو علم دولته ، وذلك للاعلام بوجود مسئول بهذا المستوى ، وتخطر بذلك السلطات لتحيته ، وقد بدت مبادرة طيبة من هذا السفير « مختار خان » حيث انه سمع بركوب الحجاج الإيرانيين المتواجدين بالسويس يرفقته ، وعلى حد تعبير الوثيقة « حتى لا يهرم السفينة من الإيرادات » ، وفي هذه الحالة كان يتم حصر جميع الركاب في كشوف يتم تسليمها له موضحا بها درجاتهم ، وكانت تخطر شهبندرية ايران بمصر حتى يتم دفع الأجرة ( ١٧٢ ) .

وعلى النقيض من ذلك فقد حدثت ذات مرة مشاجرات بين الحجاج الإيرانيين « والداغستان » بسبب الاختلاف حول أماكن الفطش الخاص بكل منهم ، وأمكن حلها بمساعدة محافظ السويس وقنصل ( المعجم ) ايران وقنصل ( الموسكو ) ، واعتبر ذلك الخلاف فيما بين الركاب وليس بينهم وبين الشركة الجيدة ، وتولى القائد مسئولية ترتيب الأماكن ( ١٧٣ ) .

وقد أشارت وثائق الشركة ذاتها الى حدوث خلافات بين سوارى وبعض الرعايا الإيرانيين ومنهم شخصان يدعى أحدهما « ميرزا علي خان » والثاني « رجب علي خان » بسبب جلوسها في أماكن تفوق التذاكر الموجودة لدى كل منهما ، وقام السوارى بتحصيل الفرق المالي منهما ، ولكنهما صعدا الأمر الى باش شهبندرية ايران بمصر ( قنصل عام ) ومنسه الى نظارة

- 
- ( ١٧١ ) - : سجل م/١/٣ ، رقم ٣٩٤ بتاريخ ١٤ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٥ مايو ١٨٦١ ) من مدير المجدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٣٣ .  
 ( ١٧٢ ) نفسه ، رقم ٣٩٤ بتاريخ ١٨ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٩ مايو ١٨٦١ ) من مدير المجدية الى الوكيل السويس ، ص : ٤٦٢ .  
 ( ١٧٣ ) - : نكرة ٣٩٥ بتاريخ ١١ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( ٢٢ مايو ١٨٦١ ) من مدير المجدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٠٦ .

الخارجية ، ثم أجرت الشركة تحقيقاً برأ سوارى السفينة ، واعترض القنصل الايراني على ذلك بسبب أن التحقيق تم بدون حضوره أو أحد من طرفه ومدد برفع الأمر لدى الجناب العالي ، وإن كانت قد تمت ترضيته من ذو الفقار باشا ناظر ديوان الخارجية ، وقيامه بعرض الأمر نيابة عنه لدى محمد سعيد باشا (١٧٤) .

وهذا يوضح أن مسألة نقل الركاب لم تكن بالشئ اليسير ، وإنما كانت تتطلب من قادة السفن والوكلاء حسن القدرة على التصرف وحل الخلافات ، أو بالأحرى قدرتهم على إيجاد جو من العلاقات الطيبة مع الركاب، ويرجح أن مثل هذه الأمور وغيرها ، هي التي جعلت البحرية التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا ، تقوم بتعيين محامين عنها لدى الجهات المختصة .

أما بالنسبة لاحصاءات الركاب الذين قامت بنقلهم السفن المصرية على حدة ، فإن ذلك تعرضه بعض الصعوبات ، إذ على الرغم من ذكرنا أعداد الركاب الواردين والراجلين في سنوات البحث لبعض الموانئ ، أو اجماليتها لبعض السنوات ، وذلك حين تحدثنا عن ظروف قيام النشاط البحري ، إلا أن عدم تحديد أعداد الركاب التي نقلتها سفن كل جنسية في مصادر احصائها الأصلية ، يجعل الباحث يتحفظ في هذا الصدد ، وما يمكن أن يكون مؤشرا لتطور اسهام السفن المصرية في نقل الركاب عدة أسانيد هي :

**أولا :** كان يوجد تطور في حركة الركاب بصفة عامة طيلة فترة البحث ، وبالتالي فقد كان هناك تلازم بين هذا التطور وتطور أعداد السفن (١٧٥) .

**ثانيا :** من خلال احصاء أورده أميتشى عن حركة الواردين والراجلين بحرا وبراً بين مصر والخارج عن الفترة من ٧٣ - ١٨٧٧ فقد كان

---

(١٧٤) - : سجل م/٨/١/٦ ، رقم ٦ بتاريخ ٢٤ ل ( شوال ) ١٢٦٦ هـ ( مايو ١٨٦٠ ) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٦ ، - رقم ١٧ بتاريخ ٢ جا ( جادى الثانى ) ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى ناظر الخارجية ، ص : ١٦ .

- ( ديوان مية ) : مظلة ١٧ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٢١٤٣٦ ( حرة ١٦ ) ، بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) من على ذو الفقار باشا ناظر ديوان الخارجية الى الجناب العالي .

(١٧٥) (راجع ما سبق تناوله في الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » .

القادمون ٢١٧٠٩١٠ ، منهم بطريق البحر ٢١٣٤٨٦٥ وبالطرق  
البرية ٣٦٠٤٥ ، وأما الخارجون منها فقد كانوا ٢١٥١٦٦٩ ، منهم  
بحرا ٢١١٦٢٨٤ وبر ٣٥٣٨٥ (١٧٦) .

وإذا كانت هذه الاحصاءات تثبت أن مصر كانت عامل جذب وذلك  
لزيادة عدد القادمين عن الخارجين منها بنحو ١٩٢٤١ منهم ١٨٥٨١ قدموا  
بالسفن ، ٦٦٠ قدموا برا ، الا أن ما يهمنا هو أنه تبعا لهذه المؤشرات  
الاحصائية ، كانت السفن هي العامل الهام الحاسم في حركة الانتقالات  
البشرية بين مصر والخارج ، وبدرجة تفوقت كثيرا عن الطرق البرية ،  
حيث كانت نسبة القادمين بحرا ٩٨٣٤٠٪ بينما برا ١٢٦٠٪ ، ونسبة  
الخارجين بحرا ٩٨٣٥٥٪ ، وبر ١٢٦٤٥٪ ، فضلا عن توافر سبل الراحة  
داخل السفن على عكس مشقة السفر برا بالإضافة الى عامل السرعة ودرجات  
الأمان بعيدا عن مخاطر الطرق البرية .

**ثالثا :** في إطار الخصوصية الاسلامية بنقل الحجاج بين مصر ومن يصلها  
من الدول المجاورة الى الحجاز ، فقد كانت أعداد هؤلاء الحجاج  
الداخلية والخارجة منها بحرا خلال الفترة من ٧٣ - ١٨٧٧ نحو  
٤٥٦٨٠٣ (١٧٧) ، ويرجع استخدام غالبيتهم للسفن المصرية تبعا  
لتنفيل الحجاج أنفسهم لها ، حسبما أوردنا اشارات سابقة لذلك .

#### **خامسا : دور السفن التجارية في نقل البريد -**

كانت مسألة نقل البريد في سفن مصرية على درجة كبيرة من  
الأهمية ، وقد شهدنا تزايد أهمية ذلك في عهد اسماعيل باشا حتى انه  
كان يتم تنظيم خطوط مرور سفن للبريد ، وكان البريد هاما لما كان بين  
الأفراد - وخاصة بين غير المصريين وذويهم خارجها - من علاقات بالإضافة  
الى معاملات التجار وخصوصيات الميرى علاوة على ما قد يوجد من علاقات  
بين المصريين في الممتلكات المصرية أو الاستانة أو بعض الولايات العثمانية  
الأخرى أو مع عائلاتهم في مصر ، ولكن البحرية التجارية المصرية في عهد  
محمد سعيد باشا ، لم يتوفر من أعداد سفنها ما يمكن تخصيصه لنقل  
البريد ، وباستثناء الربط بين السويس وبعض موانئ البحر الأحمر لم  
يكن هناك نشاط ملحوظ في ربطها بين مصر والعالم الخارجي ، فيما عدا  
بعض سفن الدائرة الإلهامية - قبل ١٨٥٩ حيث تمت تصفيتها - التي كانت

(١٧٦) فريدريكو أميتشي : مرجع سابق ، ص : ٤٢ ، ٤٣ ، ٤٦ ، مع ملاحظة

أنه كان يورد عدد ملائح السفن ضمن الاحصاءات .

(١٧٧) المرجع نفسه ، ص : ٤٦ ، ٤٣ ، ٨٢ .

تقوم ببعض مهام نقل البريد في البحر المتوسط ، وعلى العكس من ذلك ، كانت السفن الأجنبية وخاصة اللويد النمساوية والفرنسية المساجيري ثم الإيطالية ورومانينو تستحوذ على غالبية البريد المصري ، وبالأحرى المصري الذي تديره مكاتب البوستة الأوربية (١٧٨) .

وحتى نتميز الحالة التي كان عليها نقل البريد آنئذ ، نود ما جاء في وثيقة مؤرخة ١٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٢٥ أكتوبر ١٨٥٨ ) فقد كانت هناك مكاتبات مرسلة من محمد سعيد باشا الى الأستانة ، ولكن - حسب افادة خورشيد باشا محافظ الاسكندرية ردا على برقية المعينة بالاستفسار عن أسباب التأخير - ظلت تلك المراسلات مدة ١٦ ستة عشر يوما بديوان محافظة الاسكندرية ، ثم ٢٩ تسعة وعشرين يوما لدى ريان الباخرة التجارية « النيل » في انتظار وصول الباخرة النمساوية ، التي ستجبه الى الأستانة ، حيث لم توجد سفينة أخرى لنقلها وأما أسباب تأخيرها لدى ريان الباخرة النيل فقد كانت بسبب اقلاعها في نفس وقت اقلاع الباخرة النمساوية السابقة ولكنها احتجزت في أزمير بسبب الحجر الصحي (١٧٩) .

ومن المفارقات أن تكون ثقة محمد سعيد باشا متجهة الى سفن اللويد النمساوية بدلا من المجيدة المصرية لأن خورشيد باشا أرسل الى المية بعد الخطاب السابق بيومين أى في ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٢٧ أكتوبر ١٨٥٨ ) يسألها البت في كيفية ارسال خطاب آخر من الجنب العالي ، بمأمنه و لما كانت خطابات ول النعم لا ترسل عادة على غير الباخرة النمساوية ، ولم يختبر الى الآن مبلغ حرص البواخر الأخرى على مثل هذه المسائل ، فيستعلم عما اذا كان من الواجب انتظار وصول الباخرة النمساوية لارسال الخطاب عليها ، أو يرى ارساله على إحدى السفن العثمانية أو الهامى باشا أو سواها من سفن التجار « (١٨٠) .

وجاء الرد حسبا ذكر بتذييل الوثيقة ذاتها - يرقيا بطلب إعادة الخطاب ، ويبدو أنه استمر الالتزام بعد ذلك بالتعامل مع المسفن

---

(١٧٨) راجع ما سبق تناوله في الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » .

(١٧٩) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : مطبعة ٢٢ مية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ١١٩ بتاريخ ١٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( أكتوبر ١٨٥٨ ) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المية .

(١٨٠) - : نفسه ، ترجمة الوثيقة رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٢٧ أكتوبر ١٨٥٨ ) من خورشيد محافظ اسكندرية الى المية .

## • النمساوية (١٨١) •

كانت هذه علاقة السفن التجارية المصرية بالبريد في البحر المتوسط في عهد محمد سعيد باشا ، الذي انصرف لاستخدام السفن الأجنبية ( النمساوية ) •

أما في البحر الأحمر فقد كان الوضع مختلفا ، وذلك تبعا لما سبق ذكره عن اتجاه نشاط غالبية سفن المجيدية لهذا البحر واستمرارها بعد ذلك وإن كانت ذات عدد ضئيل بين ٢ ، ٤ سفن ، التي ذكرت وثائقها أنه كان يتم تزويدها وكيلاها بميزان لو وزن المكاتبات البريدية - غير المبرية المجانية - بالسفن المصرية ، وأشارت إحدى هذه الوثائق إلى أن المكاتبات ، كانت توزن بالدرهم ، وكانت أجرة نقل الخطابات البريدية بالسفن من جدة إلى السويس هي ثلاثة قروش للمكاتبات حتى وزن أربعة دراهم ، وستة قروش للتي يكون وزنها من ٤ - ٨ دراهم ، ثم تسعة قروش للتي تزن من ٨ - ١٢ درهما ، وهكذا تضاف ثلاثة قروش عن كل أربعة دراهم زيادة (١٨٢) •

ويبدو أنه قد تم تعديل تلك الفئات بعد تحول المجيدية إلى مصلحة مبرية ، حيث ذكرت وثيقة مؤرخة ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ ( ٢٤ يناير ١٨٦٢ ) بأن نولون الخطابات هو قرش ونصف على الخطاب الذي لا يزيد وزنه عن درهم واحد ، وما زاد عن ذلك حتى درهين ثلاثة قروش ، والذي يزن من ٢ - ٣ دراهم أربعة قروش وعشرون بارة ( أي نصف القرش ) وهكذا في مقابل الأجرة بنسبة الزيادة في الوزن •

وقد ذكرت الوثيقة ذاتها أن مكاتبات القضاصل كان يتم نقلها بدون أجرة أسوة بما كان متبعاً في عهد الشركة المجيدية (١٨٣) ، وأما أجرة نقل الصرر والنقود والأشياء الثمينة فقد كانت حسبما سبق الإشارة إليها في نقل التجارة •

---

(١٨١) - : نفسه : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٢ بتاريخ ١٠ ربيع الثاني ١٢٧٥ ( ١٨ نوفمبر ١٨٥٨ ) من محافظ اسكندرية إلى الملية بتسليم البريد للبواخر النمساوية ، - ترجمة الوثيقة رقم ٢٨٠ بتاريخ ٢٤ ربيع الثاني ١٢٧٥ هـ ( أول ديسمبر ١٨٥٨ ) من محافظ اسكندرية إلى الملية بنفس الخصوص •

(١٨٢) - ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/٢/١٠ . رقم ٢٨ بتاريخ ٦ ش ( شعبان ) ١٢٧٧ هـ ( ١٨ فبراير ١٨٦١ ) من مدير المجيدية إلى وكيلها بجدة ، ص : ٣٤ •

(١٨٣) - : سجل م/١٠/١/١٠ ، رقم ٢ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ ( ٢٤ يناير ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات المبرية إلى حضرة الحاج أحمد القساطل سرتجار بنسدر جدة ( وكيل الوابورات ) ، ص : ٣ •

أما في عهد اسماعيل باشا فقد بدا الاهتمام واضحا بمسألة نقل السفن التجارية المصرية للبريد ، وقد سبق الحديث عن أن هذا العهد قد شهد حركة تصدير البوستة الأوروبية ( ١٨٤٤ ) ، وسرعان ما أصدر الخديوي اسماعيل أمرا كريما الى عبد الحليم باشا بتاريخ ٥ ربيع الأول ١٢٨٠ ( ٢٠ أغسطس ١٨٦٣ ) باعطاء الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية مقر المحابيس ( سجن ) - وكان أسفل مبنى ديوان ضبطية الاسكندرية ( دور أرضي ) - وذلك لجعله مكتبا لتجميع البريد المطلوب نقله بين مصر والخارج ( ١٨٥ ) ، وأوضحت نظم العزيرية بعد ذلك ، أن طريقة تعاملها في نقل البريد إنما كانت تتم بينها وبين الحكومة المستولة عن مصلحة البوستة بأجر خمسة آلاف جنيه لكل سنتين ، نظير النقل في كلا البحرين ، على أن يعين البري من طرفه نفرا بوظيفة « كمساري » يكون ركوبه بالدرجة الأولى مجانا بالسفينة التي تبحر بالبريد ، ويخصص له مكان محدد لوضع البوستة ، وتكون مأكولاته بالدرجة ذاتها على نفقة الشركة في سفن البحر المتوسط ، بينما تكون مأكولاته من طرفه في سفن البحر الأحمر ، وإذا رغب ديوان الأشغال العمومية في توكيل أحد مستخدمي الشركة بالمواني الخارجية فله الحق في ذلك دون ممانعة أو تدخل من إدارة الشركة ( ١٨٦ ) .

وقد عدلت تلك الأجرة الى ألف كيس سنوي أى خمسة آلاف جنيه وذلك اعتبارا من بدايات محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) ، تبعا للاتفاق الذي تم بين الحكومة ( مصلحة البوستة ) والشركة العزيرية ، وظلت نظم الكمساريات ( القومسيورية ) كما هي ، وأضاف هذا الاتفاق بأن تعطى لهم الشركة صنادلا مخصصا لنقل البوستة بين السفينة والمرسى ، وكانت مدة هذا الاتفاق ثلاث سنوات على أن يتم التجديد أو تغيير أية شروط بموجب اخطار كلا الطرفين للآخر قبل ذلك بستة أشهر ( ١٨٧ ) .

ومما يلفت النظر مضاعفة قيمة أجرة نقل السفن للبريد في هذه الاتفاقية مقارنة بالسابقة ، ويرجح أن ذلك كان مقترنا بحالة الانتكاسة التي

( ١٨٤ ) الفصل الأول « ظروف قيام النشاط - البريد » .

( ١٨٥ ) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ( ١٩٣٦ ) ، ص : ٥٩٠ .

( ١٨٦ ) دار الوثائق القومية ( ديوان خدمات - عزيرية ) : مخططة مكاتبات ادارية

١٢٨٠ هـ - ١٢٨٢ هـ ، مكتبة بتاريخ ٢٧ هـ ( ذي القعدة ١٢٨١ هـ ( أبريل ١٨٦٥ )

من عموم العزيرية الى ديوان الأشغال العمومية .

( ١٨٧ ) — : مخططة مكاتبات ادارية ٦٥ - ١٨٦٧ ، ترجمة وثيقة تركي رقم

( ٧٩٨٨ : السودان ) بتاريخ الخميس ٧ محرم ١٢٨٢ هـ ( ٣ مايو ١٨٦٥ ) من سعادة ناهر

الأشغال العمومية الى القومانية العزيرية .

بدأت تطل على نقل التجارة البحرية في تلك الفترة ، وكان هذا الاجراء محاولة من الشركة لتعويض النقص في تولونات تجارة القطن .

وتجدر الاشارة الى أن العريزية قد حصلت بعد ذلك من الخديوى اسماعيل باشا على موافقة بنقل البريد الخاص بها داخل مصر بمصلحة البوستة المصرية مجانا نظير نقلها المجاني لبوستة ومكاتبات الميرى ، ولذلك لم تقم بسداد مبلغ ٣٠٨٢١ قرشا أجرة مكاتبات وأوراق مرسله بين ديوان العموم والفروع مستحقة للبوستة المصرية طرفها (١٨٨) .

وعلى أثر تزايد سوء الحالة المالية للشركة أواخر ١٨٦٨ ، فقد قامت بحساب أميال المسافات البحرية بين مختلف موانئ البحرين وما يتصل بهما ، وقامت بعرض التماس للخديوى بطلب صرف إعانة أو زيادة ما تتقاضاه ، وقدمت هذا التماس بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ ( ٢٦ يناير ١٨٦٩ ) ، ويبدو أنه قد أجيب طلبها ، حيث عدلت الأجرة السنوية كما على ٢٤٠٠ ليرة من السويس الى جدة ، ٢٥٠٠ ليرة من الاسكندرية الى الأستانة ، ٩١٠ ليرة من الاسكندرية الى الأزهر ، أى باجمالى سنوى ٥٩١٠ ليرة (١٨٩) واستمر ذلك حتى نهايات فترة العريزية .

أما تحول هذه الشركة الى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية فقد سبق أن اشرنا الى أن اقران البوستة بالإبورات ، يرجع أنه كان مقصودا للدلالة على امتلاك الحكومة الخديوية لمصلحة البوستة بدلا من الأوربيين ، ثم الإيحاء بطبيعة تحول سفن الشركة لمهام البريد الخديوى بدلا من مزاولتها المهام تحت اسم العريزية نسبة للسلطان عبد العزيز ، وحسبنا أن احتكار سفن الدولة لنقل بريدها لم يكن من بين المزاعم الاحتكارية التى تتذرع بها الدول احتجاجا على الخديوى ، وبصفة عامة فقد كان هذا التفسير اللفظي له دلالاته الاقتصادية التى تمثلت فى تصفية العريزية كشركة مساهمة الى مصلحة حكومية وله دلالاته السياسية التى تمثلت فى معاصرته الجفوة التى سادت العلاقة بين الخديوى والسلطان ، فى أعقاب زيارة الخديوى الى أوروبا وافتتاح القناة ، ثم صدور فرمان ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ ( نوفمبر

---

(١٨٨) - : محظلة قرارات مجلس إدارة العريزية ٦٧ - ١٨٦٩ . صورة قرار مجلس الادارة بتاريخ ١٣ جمادى ١٢٨٥ هـ ( أول أكتوبر ١٨٦٨ ) باعتماد صفر باشا .

(١٨٩) - ( ديوان مية ) : محظلة ٤٤ مية تركي ، ج ٢ ، وثيقة رقم ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ ( يناير ١٨٦٩ ) من ناظر الداخلية الى مهرداد الخديوى .

- ( خدمات - عريزية ) : محظلة قرارات مجلس إدارة العريزية ٦٧ - ١٨٦٩ ، بيان المواد المتقضى التداول فيها بالجمعية العمومية فى أبريل ١٨٦٩ ، - صورة قرار مجلس الادارة نمرة ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع أول ١٢٨٦ هـ ( يونية ١٨٦٩ ) .



١٨٦٩ ) ، الذى أعقبه الغضب الخديوى على كل ما هو تركى حتى الكتابة فى الدواوين والمصالح فجعلها بالعربية وامتدت نفس الآثار للأوامر والنظم العسكرية والموظفين (١٩٠) .

أى أنه كان مقصودا اقران نشاط هذه المصلحة بالبريد ترجمة للواقع الذى كان يعايشه الخديوى ومحاولته بلورة نشاط يحمل اسمه وله دلالات الوجاحة فى عالم البحار .

وقد زادت أهمية نشاط السفن التجارية فى نقل البريد بعد افتتاح مكاتب خارجية للبوستة المصرية فى الخارج ، ومنها الأستانة منذ عام ١٨٦٥ ، وفى جده وأزمير منذ عام ١٨٦٦ ، وكليوبولى ومدلى وبيروت عام ١٨٧٠ ، ثم تباعا فى قوله وسلانيك وطرابلس وغيرها فى الموانئ العثمانية أو الأوربية (١٩١) ، ثم فى المقابل إلغاء بعض مكاتب بوستة الدول الأجنبية داخل مصر ومنها مكتب بريد مسكوب ( روسيا ) أول نوفمبر ١٨٧٥ ، ومكتب فرنسا فى القاهرة ١٨٧٥ ، وفى القاهرة أيضا مكتب بريد إنجلترا ١٨٧٨ (١٩٢) ، وكان ذلك يعنى زيادة عمل البوستة المصرية فى الشقين الداخلى والخارجى .

وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى انه قد تم عقد اتفاقية بين بوستة « بريطانيا الكبرى وإيرلنده » مع بوستة الحكومة الخديوية بتاريخ ١٨ مايو ١٨٧٣ بدأ العمل بها اعتبارا من أول يوليو من العام ذاته وقد تضمنت نصوصا ذات صلة بمجال عمل كل من السفن المصرية والبريطانية فى نقل البريد ، فقد جاء بالمادة الثانية ان المراسلات الواردة من بريطانيا الى مصر تكون بالسفن الانجليزية ، وفى المادة الثالثة أنه بالنسبة للمراسلات الصادرة من مصر الى بريطانيا أو مالطة أو جبل طارق، تقوم البوستة المصرية بتسليمها الى مكتب البريد الانجليزى ليتم شحنها على البواخر الانجليزية ، وفى المادة الرابعة تسلم كذلك لمكتب البوستة الانجليزية بالسويس كافة مايرام ارساله من مصر الى جهات الهند الشرقية وجزيرة سيلان والصين واليابان « وزلانده » (\*) ليتم نقله بالسفن الانجليزية (١٩٣) .

أما بالنسبة للبواخر التجارية المصرية فقد جاء فى المادة السابعة عشرة أن الحكومة المصرية تتمهد أن تنقل من الأستانة الى الاسكندرية وأزمير

---

(١٩٠) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٤٩ .

(١٩١) فريديكو بتولايك : مرجع سابق ، ص : ١٠١ .

(١٩٢) د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣١ .

(\*) نيوزيلندة .

(١٩٣) فيليب جلال : مرجع سابق ، ج ١ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص : ٣٤٥ .

وبالمكس بواسطة وابوراتها أو الواورات المدفوع لها اعانة من طرفها ،  
المراسلات « والتشططات » الحقائق البريدية المرسله من هذه الجهات الى  
مالطة وجبل طارق والتوابع الانجليزية فى الهند الشرقية واستراليا  
والصين والبلاد الاخرى ، التى يمكن ارسال خصوصياتها من مكتب  
السويس أو الاسكندرية •

وقد اشترطت هذه المادة أن هذا التعهد بالنقل لايسرى الا فى المدة  
التى يكون للحكومة المصرية سفن عاملة بين تلك الموانئ الاسكندرية -  
أزمير - الاستانة •

وجاء فى المادة الثامنة عشرة بأن البريد الانجليزى فى هذه الموانئ  
الفلات يجرى قفله وختمه بمعرفة المكاتب الانجليزية ، ثم يتم تسليمه  
لمكاتب البريد المصرية لارساله بمعرفتها فى بواخر البوستة الخديوية ،  
بينما اشارت بقية المواد لنظم وكيفية تحصيل قيمة المراسلات أو ما يتم  
دفعه مقابل ذلك بالإضافة الى أمور أخرى (١٩٤) •

وتجدر الاشارة الى أنه تبعاً للائحة البوستة المصرية فى غرة  
جمادى الثانية ١٢٩٠ هـ ( ٢٧ يوليه ١٨٧٣ ) ، فقد كانت تقوم مصلحة  
البوستة بتحصيل قيمة « مراسلات بحر برا أى الخارج بما فيها قيمة نقلها  
للميناء الخارجى ، بينما كانت مسألة إعادة الخطابات المرتجعة تتم بدون  
اضافة أية تكاليف (١٩٥) •

وموجب مؤتمر برن ١٨٧٤ فقد تم قبول مصر فى اتحاد البوستة  
العام ( العالمى ) وكان لهذا أثره على صعيد تخصيص سفن بريدية لعدة  
موانئ أو فى توسيع دائرة التعامل لاعتبار السفن الخاصة بالبريد ذات  
امتياز موحد عنه توجهها لموانئ المولى الموقعة على الاتفاقية (١٩٦) •

وبصفة عامة قاله بالنسبة لمنقولات البريد فى السفن المصرية ،  
فقد كانت تشمل - حسبما ورد فى اعلاناتها - الصرر النقدية والأشياء  
الثمينة علاوة على المراسلات والمطبوعات وذلك الى كافة الموانئ التى توجد  
بها توكيلات ملاحية تابعة للبحرية التجارية المصرية (١٩٧) ، سواء فى عهد

---

(١٩٤) للمزيد ، نفسه ، ص - ص : ٣٤٥ - ٣٤٩ •

(١٩٥) المؤلف وعنوان المرجع نفسه ، مج ٥ ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص . ص :

٢٤٨ ، ٢٥١ •

(١٩٦) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٧ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٩١ هـ/ ٢٧ ديسمبر

١٨٧٤ •

(١٩٧) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة ، بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/ ١٦/

ديسمبر ١٨٧٠ •

الشركة العززية أو مصلحة الواپورات الخديوية ، وسواء كان فى الميناء وكيلًا للبوسنة أو كان يشرف على شئونها الوكيل الملاحى ، وكانت تقوم مصلحة البوسنة بنشر تعريفية هذه الأشياء من مصر الى الجهات الخارجية (١٩٨) ، بينما خضعت مسألة التولون للاتفاقيات التى كانت بينها وبين ديوان عموم البحرية التجارية .

وإذا عرضنا للمنقولات ذاتها فهذه كانت تشمل المراسلات سواء كانت خالصة الأجرة الكاملة فى البريد أو مدفوعة عليها أجرة جزئية أو معفاة ، وسواء كانت مراسلات عادية أو ميسجلة ، أما الأوراق الرسمية والطبوعات فقد كانت تشمل الصحف ونماذج الأشغال والحوالات ومطاريق مختلفة ، بينما كانت الصرر والنقود تشمل الحوالات المالية وصرر الفضة والذهب والأشياء الثمينة سواء فى صحبة المسافرين أو لحسابهم وفى بعض الأحيان . . كان يتم العثور على نقود مهربة تتم مصادرتها .

وتكشف الإحصاءات أن الحركة الخارجية للبوسنة التى كانت تنقلها السفن التجارية المصرية بموجب الاتفاقيات معها ، كانت تفوق ما كان يتم فى هذا المجال بين مصر والخارج عن طريق مكاتب الدول الأجنبية ، من ذلك مثلا ، كانت هذه الحركة للبوسنة الخديوية منذ ديسمبر ١٨٦٩ حتى أغسطس ١٨٧٠ للوارد من العناصر السابقة إجمالا ١٠٦١٠٤٠ ، بينما الصادر منذ ديسمبر ١٨٦٩ الى يونية ١٨٧٠ عدد ١٩١٢٦٦ ، أى إجمالها نحو ١٢٥٢٣٠٦ وحدة وكانت قيمة الحوالات البريدية لعدد ١٣٤٩٧ مبلغ ٢٣٧٤٠٣٢٨ قرشا ، وكانت مجموعات الصرر ٢٦٢٩٧ قيمتها ٦٣٠٥٧٤٨٧١ قرشا ، وعدد الأوراق ذات القيمة المالية ٩٠٧ قيمتها ٧٧٤١٧٩٢ قرشا ، بينما كانت المخالفات عدد ٢٢ قيمتها بالقرش ٤٢٧٣٥٢ تمت مصادرتها (١٩٩) .

وكانت هذه الأعداد بدرجات أقل فى مكاتب الدول الأجنبية ، فقد بلغ إجمالى المراسلات والحوالات وغيرها عن طريق مكتب البريد النمساوى فى الاسكندرية عن عام ١٨٧٠ ، عدد ٣٢٧٤٩٤ ، وعن طريق المكتب الإيطالى بالاسكندرية عام ١٨٧٠ عدد ٤٦٤٥٣٩ وحدة ، ومجموع الحوالات البريدية ٧٨١٨ قيمتها ٣٥٥٢٣٣٢ فرنكا (٢٠٠) .

---

(١٩٨) للزيادة حول هذا الموضوع وحسب كل جهة : الوقائع المصرية : العدد ٦٧٢ بتاريخ ٢٤ جمادى الأولى ١٢٩٥ هـ / ٢٦ مايو ١٨٧٨ .

(١٩٩) - الجواب : العدد ٥٥٣ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨٨ هـ / ٢٢ أكتوبر ١٨٧١ .

— Régny, E : Op. Cit., Tome 2, p. 62.

— Ibid, p-p : 63-65.

وقد كانت الأعداد ذاتها بالنسبة لمكتب البوستة الخديوية عام ١٨٧١ إجمالى الخارج والوارد نحو ١٨٩٣٤٦٠ وحدة ، عدا قيمة الصرر والأشياء الثمينة والمالية التى بلغت نحو ١٠٠٠٣٢٦٢٤٣ قرشاً لعدد ٤٢١٢٤ وحدة (٢٠١) ، بينما كان عدد المراسلات والحوالات وغيرها عن طريق المكتب النمساوى فى الاسكندرية للعام ذاته ٢٩٤٩٧٣ وحدة والمكتب الايطالى بالاسكندرية عدد ٤٨٣٣٠٣ (٢٠٢) .

وكان هذا يتفق والى حد كبير مع انتشار أفرع ومكاتب البوستة الخديوية فى سائر المدن المصرية ، على عكس مكاتب الدول الأجنبية التى كانت تتركز فى بعض الموانئ ، ولعل هذا يبرز تبوء السفن التجارية المصرية مرتبة الصدارة فى نقل البريد بين مصر والخارج .

وقد أشار على مبارك الى أنه قد حدث تطور ملحوظ فى مهام النقل الخارجى لأغراض البريد عن طريق تلك السفن التى واكبت مسألة تمصير البوستة ، وقد ذكر أنه فى سنة ١٨٧٢ تم نقل ٢٠٧٥٣١٤ وحدة ضمنها ٧٧٣٩٦ مع البلاد الأجنبية ، ومن النقود والحوالات ما قيمته ١٦٣٥٨٤٢٠٩ قرشاً مصرياً (٢٠٣) وأما أميتشى فقد أورد تفاصيل تلك الحركة منذ ١٨٧٣ - ١٨٧٧ ، وكانت كما يلى (٢٠٤) :

— Ibid, Tome 3, p. 88.

(٢٠١)

— Ibid, pp : 89, 90.

(٢٠٢)

• (٢٠٣) عل مبارك : الخطط الجديدة ، مج ٧ من ج ٢ ، ص : ٨٣ .

• (٢٠٤) عن : فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ١٠٣ .

(بيان حركة البوسطة المصرية بالتقارير في عام ١٨٧٣ - ٧٤ - ٧٥ - ٧٦ - ٧٧)

سنتين	مراسلات مدفوع عليها أجرة كاملة	مراسلات مدفوع عليها أجرة كاملة	مراسلات مسجلة	أوراق غير مطروقة أو نظرف مفتوح	جرايد ومطبوعات	أنموذج وأوراق أشغال	حوالات مختلفة
صادر المراسلات							
١٨٧٣	٧٧١٨٧	٣٤٩٠	٤٨٣٢	...	٣٠٩١	٤٥٩	٣٧٢٥
١٨٧٤	٩٦٧٠٠	١٨٨٥٠	٥٧٧٥	...	٥٥٣٥	٧٠٥	٤٥٩٤
١٨٧٥	١٢٣٠٦٣	٣٧٤٦٧	٧٧١٣	...	١٠٠٨٥	١٠٧٢	٥٤٣٧
١٨٧٦	٣٠٧٦٤٥	٢٠٨٧٨	١٤٨٧٨	...	٣٤٧٥٧	٥٥٦١	٥٣٩٩
١٨٧٧	٢٧٦٣٣٩	١٢٩٢٥	١٤٩٧٨	...	٢٧٥٤٨	٣٦٩٣	٥٠٥٥
الجملة	٨٩٠٩٣٤	٩٣٦٢٠	٤٨١٧٧	...	٨١٠٠٦	١١٤٩٠	٢٤٣١٠
(١) وارد المراسلات							
١٨٧٣	٧٨٣٩٤	٣٥٣١	٤٨٤٩	...	٣٠٩٧٨	١٥٥٩	٢١٩
١٨٧٤	٩٨٣١٣	١٩١٤٤	٥٨٦٥	...	٥٥٣٧٣	٢٣٩٨	٢٧٠
١٨٧٥	١٣٥١٤٥	٣٨٠٥٣	٧٨٣٣	...	١٠٠٧٥	٣٦٤٧	٢٢٠
١٨٧٦	٣٢٠٣٧١	٢١٢٧٣	١١٨٩٦	...	٣١٠١٢٥	٢٤٠٥٣	٢١٦
١٨٧٧	٢٧٢٨٥٢	٢٢٧٥٣	١٥٤٩٣	...	٣١٤٣١٥	٧٤٣٣	٣٠٠
الجملة	٩٠٤٨٧٥	١٠٤٧٥٤	٤٣٥٨٤٥٩٣٦	...	٨١١٨٦٦	٣٩٠٩٠	١٤٢٥

وكما هو ملاحظ تزايد الأعداد سنة تلو الأخرى ، باستثناء حدوث بعض النقص في عام ١٨٧٧ وخاصة في جانب المراسلات ، وقد أرجعت الوقائع المصرية السبب في ذلك الى توقف سفر سفن مصلحة الواجرات الخديوية الى الموانئ الشرقية مؤقتا (٢٠٥) ، وكان ذلك ابان أحداث الحرب الروسية التركية والحاق غالبية السفن التجارية بالأسطول الحربى ، ويبدو أنه كانت توجد علاقة بين مسألة سفر ومرور هذه السفن وبين حركة البريد ، وذلك نتيجة احتكار - ان جاز التعبير - السفن التجارية المصرية نقل بريد مصلحة البوستة الخديوية .

وبصفة عامة فان مسألة الاحتكار هذه لم تكن على غرار احتكار المحصولات أو أنواع معينة من التجارة وانما تكشف عن امتلاك مصر لسفن تجارية تنقل عليها خصوصيات ذويها أو القاطنين بها ، بينها وبين الخارج ، وتكمل بموجبها مفهوما خاصا لسيادتها على أسرار بريدها ومتنولاتها ، وهذا يعنى تطورا - لا شك في ذلك في عهد اسماعيل ، على عكس ما حدث في عهد سعيد باشا من مزاوله السفن الأجنبية لهذا النشاط ، يضاف الى ذلك أن توافر أعداد متطورة من السفن البخارية المصرية قد جنّب مصر الاعتماد على السفن الأجنبية ، بل على العكس فقد قامت المصرية بالدور الأكبر في هذا المجال .

#### سادسة : دور السفن التجارية في نقل خصوصيات الميرى :

إذا كانت السفن التجارية المصرية قد شهدت منافسة السفن الأجنبية لها في مجال نقل التجارة الخارجية والركاب ، فان هذه المنافسة لم تكن بنفس الدرجة ازاء المنقولات الخاصة بالميرى ، حيث كان يتم الاتفاق على نقل متعلقات الحكومة بالسفن المصرية ، وكانت تشمل البضائع والحمل والركاب والبريد ، علاوة على ما يتصل بظروف تعاون السفن التجارية مع الأسطول الحربى بالإضافة الى بعض المهام الأخرى .

وقد تضمنت الفرمانات واللوائح الأساسية الاشارة الى أن السفن التجارية المصرية تقوم بنقل موظفى الميرى وجنود السلاحين البرى والبحرى المرسلين فى مأموريات من قبل الدولة العلية والحكومة المصرية بنصف الأجرة التى تعددها فى تمريرتها ، وتنقل بدون أجرة الأوامر والمراسلات الرسمية التى ترسل الى الموانئ التى تمر بها ، وفيما عدا ذلك لا تقبل بتوصية وما الى ذلك فئات مستثناة من دفع الأجرة أو بتخفيضات ، وقد

كان ذلك في النصوص الخاصة بالشركتين الجديدة والعزيرية (٢٠٦) واستمر كذلك فيما يتم نقله في الرحلات العادية أى أثناء إبحار السفن ذاتها دون تخصيصها لنقل الميرى طيلة فترة الدراسة .

غير أنه وإزاء تزايد المهام المطلوبة للحكومة ، والتي كانت تستدعى تخصيص سفينة أو عدة سفن لمدة يوم أو عدة أيام ، فإنه في هذه الحالة كان يتم الاتفاق بين الحكومة وإدارة البحرية التجارية على دفع يومية تأجير أو اجارة تراعى فيها مسألة التخفيضات هذه ، وكذلك مسألة دعم النشاط ، بمعنى أنه لم يكن قدر تلك اليومية ( الأجر اليومي ) مجعفا بقيمة التولونات الأصلية ، رغم دعم الحكومة خاصة في عهد اسماعيل باشا ، حيث كانت هناك منقولات بأجرة كاملة مثل الغلال الميرية والركاب ذوى المكانة السياسية والاجتماعية الذين يكونون فى ضيافة الحكومة وما الى ذلك ، ثم امتد هذا فيما بعد الى البريد بعد تمصيره من البوستة الأوروبية فى عهد اسماعيل باشا ، وهذه كانت بالنسبة لغير المراسلات الميرية .

اذن كانت مسألة النقل بنصف الأجرة تتم بالنسبة للجهازية والبحرية فى حالة عدم تخصيص سفن للنقل ، أى ابان الرحلات العادية ، أما فيما عدا ذلك فقد كانت اليومية التي يتم الاتفاق عليها تقدر حسب حمولة وتجهيزات كل سفينة ، وكان يقوم بدفعها واجراءاتها المحاسبية ديوان المالية نيابة عن الحكومة ، وكان يضاف الى ذلك ما تستهلكه السفن من الشمع والزيت والفحم ويصرف عينيا من مخازن الحكومة طيلة مدة المأمورية ، وفى حالة عدم توافر الصرف تتم اضافة قيمته المالية لحسابات البحرية التجارية .

أما قيمة تلك اليومية - عدا الفحم والشمع والزيت - فقد كانت فى عهد الشركة الجديدة ومصصلحة المواويرات الميرية ستة آلاف قرش بالنسبة لكل من البخاريتين نجد والحجاز ، وأربعة آلاف وخمسمائة قرش بالنسبة للبخاريتين القبارى وجدة ، وقد استمرت كذلك فى عهد الشركة المصرية فى سباحة السفن البخارية فى أوائل عهد اسماعيل باشا (٢٠٧) .

---

(٢٠٦) راجع : فرمان الجديدة - فرمان العزيرية .

نظام ملك الشركة العزيرية .

(٢٠٧) - جاز الوثائق القومية - ( خدمات العزيرية ) - المصطلح الأول - المصطلح الأول ، قرار جمعية خيرات مؤسسين القومية المصرية نمرة ٩ بتاريخ ٥ جادى الثانية ١٢٨٠ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ ) .

وفى هذا المجال نشير الى أن مسألة استهلاك الفحم والزيت والشحم كانت تمثل قدرا لا بأس به فى تلك اليومية ، ففى احدى الوثائق وردت الاشارة الى أن السفينة « قيارى » كانت يوميتها بما فيها تلك الاحتياجات ٩٤٢٥ قرشا ، وحسبما جاء فى الوثيقة ذاتها فقد كان اجمالى المستحق فى احدى مأمورياتها ٣١٨٣٤ فرنكا عن مدة ١٣ يوما قضتها فى مأمورية خاصة بفنارات البحر الأحمر ، كما اشارت الوثيقة ذاتها الى أن أجرة السفن الكبار يوميا كانت فى نفس الاطار ١٤١٣٤ قرشا ، وكان المستحق للسفينة نجد التى استخدمها الميرى من الشركة المجيدة لمدة خمسين يوما ١٥٠٠ كيسه أى ٣٠ كيسه عن اليوم الواحد ، ولكن تضمنت الاشارات أن تلك الحسابات كان يراعى فيها خصم ما قد تحققه من بعض الايرادات التى كانت تتقاضاها السفن نظير نقلها بضائع أو ركابا فى حالة عودتها بدون مشحونات ميرى (٢٠٨) •

أى أن الاطار الذى كان يحكم هذه العلاقة كانت تراعى فيه السفن علم تحميل الحكومة اجمالى النفقات وانما محاولتها تخفيض ما تدفعه لها بنقلها بعض المنقولات فى حالة خلوها من خصوصيات الميرى ، وبمعنى آخر بدت فائدتهما مشتركة معا ، وكان متبعا عند انتهاء مدة المأمورية حصول قائم السفينة أو قادة السفن على شهادات بالفترة التى استغرقتها المأمورية ، وذلك من المستول الأول المكلف بتلك المأمورية من جساب الحكومة ، وتتم على أساس تلك الشهادات بالإضافة الى مستندات السفينة ذاتها محاسبه ديوان المالية •

وبدا من عهد الشركة العزيزية ، حيث التطور الكبير الذى طرأ على اعداد السفن وتجهيزاتها ، فقد انعكس ذلك على قيمة اليوميات ولذلك اختلفت من سفينة الى أخرى ، حيث كانت تبعا للأمر العالى الصادر فى ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ ( ١١ مارس ١٨٦٧ ) - واستمرت كذلك حتى نهايات فترة العزيزية ومصالحة الوابورات ، كما يلى : - (٢٠٩)

(٢٠٨) — ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١٣/٦ ، رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل ( شوال ) ١٢٧٧ هـ ( ٣٠ أبريل ١٨٦١ ) من مدير للمجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص . ص : ٢٢٢ ، ٢٢٧ •

(٢٠٩) - ( عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٧ - ١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، صورة الامر العالى نيرة ١١٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ ( ١١ مارس ١٨٦٧ ) الصادر الى المالية - ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار مجلس قومسيون العزيزية نيرة ٥٣ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ ( يولية ١٨٦٩ ) عن يوميات سفانين ووابورات القومانية •



سلطان البحر المتوسط	اليومية بالقرش		سلطان البحر الأحمر	اليومية بالقرش	
	بما فيها قيمة الوارد	بدون قيمة الوارد		بما فيها قيمة الوارد	بدون قيمة الوارد
	بقرش	بقرش		بقرش	بقرش
الرحمانية	١٤٧١٥	٢٠	مسنودة	١٨٠٠٢	—
طنطا	١٤٤٣٩	—	سوق	١٧٢٠٢	—
الشرقية	١٤٩٩٥	٢٠	القصي	١١٦٧٤	—
البرهانية	١٤٩٩٥	٢٠	بنج	١٢١٦٣	—
النجسة	١٥٠٤١	—	جوز	١٣٤١٢	—
التيبة	١١٩٣١	٢٠	جديدة	١٧٧٨٥	—
العلية	١١٦٥٢	٢٠	مصرع	٩٦٧٤	—
مسين	١١٥٣٧	٢٠	سراكن	٩٩٣٢	—
قليوب	١١٩٠٥	٢٠	جديدة	٨٩٥٥	—
الوفاوي	٩٦٧٤	—			
المنصورة	٩٦٥٢	٢٠			
منفيوة	٩٦٨٢	٢٠			
المنجيلة	٩١٥٢	٢٠			
سليم	٩١٥٢	٢٠			
	١٦٨٦٢	٢٠	الاجمالي	١١٣٧٠٩	—
		١٠٢٥٠٠			٥٧٢٠٠

وقد أضافت هذه الوثائق أن يوميات سفن البحر الأحمر كان يراعى فيها مسألة عدم وجود مشحونات كافية لتلك السفن أثناء عودتها بدون تحميل عكس التى فى البحر المتوسط ، ولذلك ارتفعت قيمة يومياتها بالقياس الى مقارنة الحمولات والسرعة .

كما أشارت الى أن كلا من ناظر البحرية ومحافظ السويس كانا ينوبان عن الميرى فى اعتماد الشهادات التى تتم على أساسها المحاسبة المالية ، فأولهما بالنسبة للبحر المتوسط وثانيهما لسفن البحر الأحمر ، وتجدر الإشارة الى أن ذلك كان يتم تجديده سنويا بين ديوان المالية وديوان البحرية التجارية .

ونشير الى أن البريد المصرى والعثمانى كان مجانا ، وأما المشحونات الأخرى من بضائع وحيوانات وآلات وخلافه فكانت ينولون كامل ، اذا كانت ضمن الرحلات العادية دون تخصيص سفينة أو سفن بعينها ، أما فى حالة التخصيص فكانت تتم المحاسبة باليومية السابق ذكرها .

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه فى ضوء هذه العلاقة بدت السفن التجارية المصرية ذات أهمية خاصة فى تلبية احتياجات نقل شئون وفهام الحكومة ، ولم يكن هناك مجال فى هذه الخصوصية لتواجد السفن الأجنبية ، ولا شك فقد كان وجود السفن المصرية فى هذا المجال يجسد قيمة معنوية هامة بتوفيرها أدوات مصرية أغنت الحكومة عن الجانب الأجنبى مثلما كانت ضرورة اجتماعية دينية فى نقلها المحمل للأماكن المقدسة وضرورة سياسية فى نقلها العسكريين من الجهادية والبحرية أو تأديتها بعض المهام ذات الظروف الخاصة فيما يتصل بمد النفوذ السياسى السياسى المصرى الى بعض المناطق الأفريقية خاصة فى عهد اسماعيل باشا بالإضافة الى توطيد العلاقات الاجتماعية السياسية ازاء نقلها كبار الشخصيات التى كانت فى ضيافة الحكومة .

#### - نقل المحمل :

أشرنا فى ظروف قيام الفشاشط البحرى الى أن المحمل قد تم تحويل سفره الى الأماكن المقدسة عن طريق البحر بدلا من الطريق البرى فى عهد سعيد باشا ، وأن ذلك كان معاصرا لحركة تعريب الشركة الجديدة ورجحنا أن تكون دوافع ذلك متمثلة فى توفير يسر وسرعة الانتقال وتأمين جركته من جانب ، ثم لتنشيط دور السفن التجارية المصرية من جانب آخر ، وغیرما فإن مسألة نقل المحمل كانت : تعنى قمة الازدحام من جانب الجميع على السفن المصرية ، اذ كان ذلك يعنى تجمع أعداد كبيرة من حجاج وسط غرب أفريقيا وشمالها مع الحجاج المصريين ، وكان هذا قد تحل الميرى

نفقات الفقراء المسافرين بمعية المحمل ، مثلما كانت تشحن السفن بالغلال  
وغيرها لزوم الرحلة المقدسة (٢١٠) .

وقد جاء في بعض الوثائق أنه مما كان يتم نقله « الكسوة الشريفة »  
التي كان يتم شغلها ( حياكتها وتصنيعها ) في مصر كل عامين بمعرفة  
السيد موسى حسن العقاد ، وفي أمر كريم بتاريخ ٢٧ ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ  
بأوة قرش كيسة

( نوفمبر ١٨٦٠ ) فقد كانت تكلفتها آنئذ نحو ٣٤ ٥٠ ٨٢٣ (٢١١) ،  
وكانت تخصص لنقلها إحدى السفن المزخرفة . وكانت غالبا البخارية  
« نجد » ولكن كانت ترافقها بعض سفن أخرى لأنه كانت توجد مهمات  
أخرى ذات أوزان كبيرة ، فقد ذكرت وثيقة مؤرخة في ٢٤ هـ ( ذي القعدة )  
١٢٧٧ ( ٤ يونية ١٨٦١ ) أن أوزان المهمات التي تضمنها ركب المحمل  
قد بلغت ٢٣٤٥٦ قنطارا عبارة عن ٣٥٠٠ كساوى ، ١٠٠٠٠ خيم ، ١٠٠٠  
قرب سقاوى (\*) ، ١٩٣٦ مدفع بالآلة ، ٢٥٣٤ أصناف جبجينة ، ٣٥٥٢  
كسوة الكعبة ، ٨٣٣ اجزاخانة ، ١٠٠ كسوة المحمل ، بالإضافة الى ذلك  
٤٨٦٣٤٥ مثقال تشبمل (\*\*) ٧٧٧٩٥ عشش ٩٧٥٥ برق توتر ،  
— ١٤٧٤٠ قصب ( مقصب ) ، ١٦١٨٧٥ فضة ، — ٥٧٠ قصب ( مقصب )  
لزوم البريق ، ٢١٦٤٨ ثمن الكسوة (٢١٢) .

وقد سبق الإشارة الى أن وكيل البحرية التجارية المصرية في جدة  
كان يحاط علما بخط سير المحمل (٢١٣) وكان يقوم باتخاذ الاجراءات

---

(٢١٠) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجدية ) : سجل م/١/٦/١ ، رقم ٥٢ بتاريخ  
٧ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( مايو ١٨٦١ ) ، من توكيل السويس الى المدير بصر -  
ص : ٥٠ .

(٢١١) — ( ديوان صية ) : دفتر ١٨٩٤ أوامر ، رقم ١٢ بتاريخ ٢٧ ربيع الثاني  
١٢٧٧ هـ ( نوفمبر ١٨٦٠ ) أمر كريم الى محافظ مصر ، ص : ٤٤ ، — رقم ٢٥ بتاريخ  
٢٨ جمادى أول ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) أمر كريم الى محافظ مصر ، ص : ٥٥ .  
(\*) مصنوعات يدوية من جلود الحيوانات وخاصة الفم والماعز تستخدم لنقل المياه .  
(\*\*) المثقال والدرهم من الأوزان وقيل بأن أولهما من السوليدوس البيزنطى  
وثانيهما من الدراخمة اليونانية ونسبة للمثقال الى الدرهم ١٠ : ٧ شرعيا ، أما عمليا فهي  
٣ : ٢ ، وفي مصر كان وزن المثقال الفضل ٢٤ قيراط — وكل قيراط ١٩٥ جرام — =  
٤٨٩٨ كجم .

— فالترهنتس : مرجع سابق ، ص — ص : ٩ — ١٢ .

(٢١٢) دار الوثائق القومية ( خدمات - مجدية ) : سجل م/٣/٤/٦/١ ، رقم ٤٥  
بتاريخ ٢٤ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٧٧ هـ ( يونية ١٨٦١ ) من المدير الى وكيل جدة ،  
ص ، ص : ٤٤ ، ٤٥ .

(٢١٣) — سجل م/٢/٦/١ ، رقم ٤٩٨ بتاريخ غاية ص ( صفر ) ١٢٧٧ هـ  
( سبتمبر ١٨٦٠ ) من مدير المجدية الى محافظ مصر ، ص : ٢٠٧ .

التي تحقق راحة الحجاج ، مثلما كان هنزة الوصل بين السفن ووكيل  
الأشغال المصرية في جلة .

وفي هذا المجال نجد من الضروري الإشارة الى أنه في أعقاب عودة  
الحجاج كان يحدث زحام شديد في الموانئ المصرية ، وكان هذا يؤدي  
لبعض الارتباك للسلطات المحلية ، الأمر الذي جعل البحرية التجارية  
المصرية تقوم بتسيير بعض سفنها الى موانئ لم تكن تمر بها من قبل  
لنقلهم وتخفيف هذا الازدحام بناء على اقتراحات الادارة أحيانا ، وبناء  
على الأوامر الخديوية في أحيان أخرى ، من ذلك صدور الأمر الكريم بتاريخ  
١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ ( ٢٠ سبتمبر ١٨٦٦ ) بتوجه الباخرة سمند  
الى طنجة لنقل الحجاج الى هناك (٢١٤) .

ولما كانت تنتشر بعض الأوبئة التي تهدد الحالة الصحية من جراء  
طيلة الزحام والإقامة ، لذلك قامت الحكومة باستئجار سفن من مصلحة  
وابورات البوستة الخديوية في مارس ١٨٧٥ لنقل الحجاج المزدحمين في  
بورسعيد الى بلادهم (٢١٥) ، وفي بعض الأحيان ، قامت المصلحة  
باستئجار سفينة انجليزية لنقل ستمائة حاج الى طرابلس الغرب ، وسفينة  
أرمينية لنقل أربعمائة وخمسين حاجا الى مراكش ، ثم وابور ثالث انجليزية  
لنقل آخرين (٢١٦) .

لقد كان المحمل فرصة لتجميع وفود الحجاج المارين بمصر ، ومن مصر  
كان تفضيلهم الانتقال الى الأماكن المقدسة بالسفن المصرية ، ومن ثم بعد  
عودتهم كانوا يرون أن البحرية التجارية المصرية بسفنها وادارتها مسئولة  
عن نقلهم ويثقون في أنها ستعمل على راحتهم ، وقد كانت مثل هذه المشاعر  
مميزة لسلوكيات تلك الفترة ، وقد سبق الإشارة لذلك من خلال مخطوطات  
بعضهم ، ولذلك ازاء خصوصية هذه العلاقة كانت ترى البحرية التجارية  
أنها مسئولة عن راحتهم وتوصيلهم الى بلادهم ، ويرجع أن مثل هذا  
السلوك كان باعثا على زيادة اقبال الحجاج على استخدام السفن المصرية .

#### ـ الركاب :

نتنقل بعد ذلك الى مسألة نقل الركاب من طرف المرى ، وهذمه  
حسبما أشير فقد كانت بعض نماذجها لطروف انسانية أمثال فقراء الحجاج

---

(٢١٤) - ( ديوان عمية ) : دفتر ١١١٩ ، رقم ٩ بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ  
( سبتمبر ١٨٦٦ ) أمر كريم الى ديوان الداخلية ، ص : ٢٠ :  
(٢١٥) الوقائع المصرية : المجلد ٥٩٦ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٢ هـ/ ٢٨ مارس ١٨٧٥ .  
(٢١٦) - : المجلد ٩٠٠ بتاريخ ٢٧ شفر ١٢٩٢ هـ/ ٢٠ ابريل ١٨٧٥ .

وكان يتحمل الميرى أجرتهم كاملة أحيانا ، وتحصل نصف الأجرة ويتحمل الميرى النصف المتبقى في أحيان أخرى (\*) ، ويتم سداده من المالية بعد ذلك ، وفي حالة صدور تأشيرة خديوية تنفذ كأمر صادر بالمجانبة وهي في حالات قليلة .

وبعيدا عن هؤلاء فقد كانت توصية الميرى بالنقل ، أو تخصيص إحدى السفن لنقل كبار الضيوف ، ففقد كان ذلك يتم لتوطيد علاقات سياسية أو اجتماعية وكانت السفن المصرية أدوات - هامة لبلورة صورة امكانات وكرم الحكومة - اذ كان مطلوبا منها توفير كل ما من شأنه توفير سبل الراحة ، بالإضافة الى هذه المهام فقد كانت هناك السفن المخصصة لنقل أفراد العائلة الخديوية أو أحد كبار رجال الدولة ، وفي اشارات سريعة تعرض لبعض هذه النماذج .

تبعا لتطور امكانات البحرية التجارية المصرية ، فان الشركة المجيدة لم تكن تمتلك ما وجد بعد ذلك في الشركة العزيرية ، فبينما كان يتم في المجيدة تخصيص درجة بأكملها دون بقية السفينة التي يمكن شغلها بأخرين ، كانت العزيرية تخصص سفينة بأكملها ، وتبدأ بسفريات الخديوى وعائلته وتستلهمها برحلة محمد سعيد باشا للأقطار الحجازية ومعه الحريم ومن في الدائرة ، وذلك في موسم حج ١٢٧٥ هـ ( يونية / يولية ١٨٥٩ ) باستخدامه سفن الشركة المجيدة ، والأرجح أن تكون هذه الرحلة هي بداية التحول الحقيقي لموكب الحج الى البحر بدلا من البر ، وقد بلغت أجرة استخدامه سفن المجيدة ١١٨٥٢٢٣ قرش و ٣٣ بارة ، وقد اقتصرتم مهام السفن على توصيله واعادته دون انتظار بالموانئ ، ولأن عدد السفن ذاتها كان ضئيلا فهو أربع سفن للشركة في البحر الأحمر ، وقد استقل الباشا السفينة « نجدة » وجهاز له ركن خاص لم يكن أصلا في تصميم السفينة واسمته الوثيقة « كشك » تم فكه بعد أن أوصل الباشا الى جدة وترك في السويس ثم أعيد تركيبه ثانية عند عودته من ينبع ( ٢١٧ ) ، ومن المفارقات أن هذه التكاليف لم يتم

---

(\*) في ٢٣ شوال ١٢٩٦ هـ / ١٩ أكتوبر ١٨٧٩ صدق مجلس النظار على المادة رياسة عموم مجلس الصحة لنظارة الداخلية بمنع سفر الحجاج الفقراء من السويس للأقطار الحجازية بالنظر لعدم ثقتهم ونظافتهم التي يخشى منها حدوث الأمراض .  
- فيليب جلاد : مرجع سابق ، ج ٢ ، الاسكندرية ١٨٩١ . ص : ٣٥٧ .  
(٢١٧) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : مطبعة ٢٢ مية تركي . ترجمة المكتبة رقم ٢٤٢ بتاريخ ٢٣ ذي الحجة ١٢٧٥ هـ ( يولية ١٨٥٩ ) من محمد أمين لطفي كبتخدا ولي النم الى صاحب السعادة .

- خدمات - مجيدة ) : سجل م/٣/٦ رقم ٥٢٨ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٧٨ هـ ( يولية ١٨٦١ ) من المدير الى ناظر الجهادية ، ص : ٢٩١ . - رقم ٢٤ بتاريخ ٢١ ر ( ربيع ثاني ) ١٢٧٨ ( أكتوبر ١٨٦١ ) من مدير المجيدة الى يعقوب أفندي ، ص : ٢٣٥ .

سدادهما إلا بعد تصفية المجيدية ، وذلك عندهما وافق اسماعيل باشا على صرفها من ديوان المالية أثناء فترة نيابته بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ ( ١٨ أبريل ١٨٦٢ ) ( ٢١٨ ) .

وعلى الرغم من قدسية هذه الرحلة دينيا ، إلا أن توقيت هذه الزيارة كان ذا علاقة بالظروف السياسية التي كانت تمر بها مصر من جراء تزايد الأزمة بينه وبين الباب العالي وانجلترا والتي كانت تهدد بعزله ، ومن ثم أثر اللجوء الى الأماكن المقدسة التماسا للسكينة الروحية ، والا لماذا لم نتم هذه الرحلة المقدسة قبل ذلك ، بدلا من تركه شريف باشا ناظر خارجيته يحاول معالجة الموقف ! ( ٢١٩ ) .

ولعل هذه الاشارات توضح أسباب عامة في خسائر المجيدية وتراكم الديون وعدم وجود سيولة نقدية لدفع المرتبات الأمر الذى أهاج عاملها أو جعل بعضهم يفر من العمل بالسفن حسبما أشرنا لذلك فى ادارة السفن وشئون الأفراد .

وعلى العكس من ذلك فقد قام اسماعيل باشا بإنشاء سفن خاصة بتنقلاته من أهمها « مصر والمحروسة » وكان يطلق عليها الخاصة الخديوية ، بينما كان يستخدم السفن التجارية فى انتقالات حاشيته أو ضيوفه ، فقد سافرت الباخرة « الغربية » الى الأستانة وهى تحمل خدم الحريم لتهنئة سراى ميركون فى مايو ١٨٧٢ ( ٢٢٠ ) ، وذلك قبل سفر الخديوى اليها ، وهى الزيارة التى بدأت فى الاسبوع الثالث من يونية ١٨٧٢ وزار فيها السلطان ووزراء الباب العالي والسلطانة الوالدة ، واغتتم فرصة الاحتفال بتيوه السلطان عبد العزيز عرش الخلافة وأقام فى سرايته هذه حفلا ووليمة خاصة للسلطان قدم له فيها الهدايا ، ثم عاد من الأستانة فى ٤ أغسطس ١٨٧٢ ، بعد أن كللت جهوده فى كسب الرضا السلطاني ، وأعقب ذلك صدور فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ الذى ألغى فرمان ١٨٦٩

---

( ٢١٨ ) - : سجل م/٤/٢ رقم ١٢٤ بتاريخ ١٤ جا ( جادى ثانى ) ١٢٧٨ هـ ( ديسمبر ١٨٦١ ) من المدير الى اللجنة السنية ببيان المطلوب للمجيدية . عن سفريه ول النعم = ص : ٢ .

- ( ديوان مية ) : دفتر ١٦٧٣ صادر مية . رقم ٣٣٥ بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ ( ٨ أبريل ١٨٦٢ ) من المية اسماعيل باشا الى نظارة المالية بالمرافقة على صرف مطلوب المجيدية اجرة سفر الروابرات بالجانب الداوى ومن ميه للاقطار الحجازية . ص : ١٣٥ .

( ٢١٩ ) - : عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس : ج ١ ، ص : - ص : ٢٨٢ - ٣٠٠ .

( ٢٢٠ ) البراتب : العدد ٥٨٧ بتاريخ الأربعماء ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / ٢٩ مايو ١٨٧٢ .

وأكد للخديوي من جديد المزايا التي سبق حصوله عليها قبل ذلك ، والحق به صدور خط شريف يوضح مزايا الفرمان في الخامس والعشرين من الشهر ذاته (٢٢١) .

وفي هذا المجال تجدر الإشارة الى أن السفن التجارية المصرية كانت ترسل أعدادا منها للمشاركة في الاحتفالات السلطانية ، وذلك على نفقة الحكومة ولعلها كانت ضمن الوسائل أو الأساليب التي استخدمها اسماعيل باشا لكسب الرضا العثماني وتحقيق أغراضه ، وقد سبق الإشارة الى شيء من هذا القبيل في توكيل الاستانة ، ونضيف الى ذلك ما حدث ابان الاحتفالات العثمانية بعيد جلوس السلطان عام ١٨٧٤ ، حيث تم ارسال البخارية « الفيوم » احدى سفن مصلحة وابورات البوستان الخديوية ، بعد أن تم تزيينها واستقلتها « توحيدة خانم (هانم) أفندي » وظلت هذه السفينة بالاستانة للمشاركة في تلك الاحتفالات ، وقد استغرقت هذه المأمورية ٥٦ يوما ، كما سافرت في الرحلة ذاتها البخارية « البحرية » وهي تحمل أدوات الجبخانه والشنكات اللازمة للمهرجان السلطاني واستغرقت رحلتها ثلاثة أيام ، بالإضافة الى ذلك السفينة شبين ، وذلك لنقل مأمور المطابخ ولوازمه واستغرقت رحلتها ثلاثة أيام أيضا وبلغت الأجرة الاجمالية بارة قرش كيسة

١٩ - ١٠٧ - ١٦٢٨ (٢٢٢) .

وعلى صعيد العلاقة المصرية العثمانية ذاتها ، كان دور السفن التجارية في نقل كبار رجال السلطنة على نفقة الحكومة ، وكانت هذه أوضح ما تكون في عهد اسماعيل باشا تبعا لتطور العلاقات السياسية والمصالح ، من ذلك تخصيص السفينة « طنطا » من مصلحة الوابورات الخديوية لسفيرة « مصطفى بك ياوران الحضرة الشاهانية » من الاسكندرية الى الاستانة بتاريخ ٢٦ رجب ١٢٨٩ هـ (٣٠ سبتمبر ١٨٧٢) ، بارة قرش

وقد بلغ صافي الأجرة المطلوبة ٦ ٧٢١٩٤٥ (٢٢٣) ، كذلك خصصت لسفيرة وانتقالات والي اليمن من رالي السويس والحديدة الباهرة « طنطا » عن الفترة من « ٢٦ برمودة - ٧ بشنس ١٥٩١ » (٣ - ٤ مايو ١٨٧٥) وكان اجمالي المطلوب لمصلحة وابورات البوستان الخديوية عن ذلك بارة قرش كيسة

٢٠ - ٨١ - ٣٠٢ ، بها فيها المأكولات والمشروبات وغيرها (٢٢٤) .

(٢٢١) د. أحمد عبد الرحيم : علاقات مصر بتركيا ، ص - من : ١٧٢ - ١٧٥ .

(٢٢٢) للمزيد : أمين ساني : مرجع سابق ، مج ٣ ، من ج ٢ ، ص : ١٨٤ .

(٢٢٣) نفسه ، ص : ٢٠٥١ .

(٢٢٤) نفسه ، ص : ١٢٣٦ .

ولا شك فقد كان توطيد العلاقة بهذا الوالي العثماني لا تقل أهمية عن الباب العالي ، وزاد من خصوصيتها أنها كانت تعاصر فترة مد النفوذ والتوسعات المصرية في السواحل الأفريقية وإلى الجنوب من اليمن كانت عدن حيث المراقبة الإنجليزية الحذرة للنشاط المصري ، ونشير في هذا المجال إلى أن الضابط « وود Wood » كتب من عدن إلى السير هنري اليوت سفير إنجلترا في الأستانة بتاريخ ٦ أغسطس ١٨٧٥ يخبره بأن التنازل عن ميناء زيلع والاستيلاء على بربرة يجعلان ساحل البحر الأحمر الغربي كله في قبضة مصر ، كما أنه كان قد أشيع في تلك الفترة عن سعي الخديوي للحصول على إدارة شئون اليمن (٢٢٥) .

وعامة فهما كانت اللوائح ، أو دعوى الكرم الخديوي أو ما قامت به السفن التجارية ، أو ما عاد عليها من نولات التشفيل ، فإن أرقام المبالغ السابقة في هذه الأمثلة فقط قد زادت عن ١٦٨٧١٣٣ قرشا وهذا لا شك كان يمثل انفاقا كبيرا بالنسبة للخديوية المصرية التي كانت تعاني أصلا من الديون ، ناهيك عن بقية المهام والأمور الأخرى ، إذ كانت هناك انتقالات خاصة بأبراهام بك كتنحدا الخديوي في الأستانة (٢٢٦) . وكذلك أنجال الخديوي اسماعيل « حسن باشا وحسين باشا » ، وقد جاءت إشارات إلى سفر نجله « حسن باشا » في السفينة « الفيوم » إلى تريستا في مايو ١٨٧٦ ، مثلما كانت رحلته من قبل في الباخرة « الغريبة » إلى الأستانة في يونيو ١٨٧٣ ، وكذلك سفر « أحمد طلعت باشا كاتب الديوان الخديوي » لمصاحبة عائلة المرحوم مصطفى فاضل باشا أخو الخديوي من وإلى الإسكندرية والأستانة خلال شهري يناير وفبراير ١٨٧٦ (٢٢٧) .

وقد اتسعت مسألة انتقال كبار الضيوف على نفقة الحكومة ، وكان ممن شملتهم في عهد محمد سعيد باشا الشريف عبد الله وإلى الحجاز الذي أقام في مصر فترة من الوقت ( من عشرة إلى عشرين يوما ) ثم سافر بالباخرة قبارى أواخر صفر ١٢٧٥ هـ ( سبتمبر ١٨٥٨ ) (٢٢٨) ، وقد

(٢٢٥) د. فاروق أباطة : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢١ ، ٤٢٥ .

(٢٢٦) الوقائع المصرية : العدد ٥٣٦ بتاريخ ٢٠ شوال ١٢٩٠ هـ / ٩ ديسمبر ١٨٧٣ .

(٢٢٧) للمزيد : راجع : الوقائع المصرية : الأعداد ٥١٤ بتاريخ ٦ جمادى الأولى

١٢٩٠ هـ / ١ يولية ١٨٧٣ ، - ٦٤٠ بتاريخ ٢٠ ذي الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ ، -

٦٤٣ بتاريخ ١١ صفر ١٢٩٣ هـ / ٦ فبراير ١٨٧٦ ، - ٦٥٨ بتاريخ ٢٤ ربيع الثاني

١٢٩٣ هـ / ١٨ مايو ١٨٧٦ ، - ٦٥٩ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٩٣ هـ / ٢٨ مايو ١٨٧٦ .

(٢٢٨) دار الوقائق القومية ( ديوان مية ) : مطبعة ٢١ مية تركي ، ترجمة أوليئة

رقم ١٩٠ بتاريخ ١١ صفر ١٢٧٥ هـ ( ٢١ سبتمبر ١٨٥٨ ) من اسماعيل عاسم ناهر

ديوان الداخلية إلى صاحب المزة الأندلسي بالمية .



تكررت زيارته في رمضان ١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦١ ) وسافر بالباخرة جدة ، وقد أشير له بشريف مكة ، ولكن لم تخصص سفينة بأكملها وإنما درجة كاملة متميزة (٢٢٩) .

كما جاء أيضا ذكر عزت باشا والى جدة ، الذي خصصت لانتقاله السفينة قبازي ، بناء على أمر محمد سعيد باشا لمصلحة الوابورات الميرية (٢٣٠) ، وكذلك شيخ الحرم النبوي «زيور باشا» منتصف ١٢٧٨ هـ ( يناير/فبراير ١٨٦٢ ) ، وقد خصصت له الباخرة « حجاز » لنقله من السويس الى جدة ، وحسبما جاء بالوثائق فقد كان برقيقته « عياله » عائلته ومشحون بالسفينة ١٢٠٠ أردب غلال « ذخاير ( مؤونة ) ميرية برسم شون ينبح » (٢٣١) ، ولعل هذا يكشف عن عمق العلاقة بين مصر والحجاز ودور السفن في النقل البحري بينهما .

ويبدو أن مسألة تخصيص سفينة بأكملها لم تكن تتبع مع الشركة المجيدة وإنما كانت تتبع في المصلحة الميرية بعد تصفية الشركة وبعد أن أصبحت السفن بأكملها مملوكة للميرى .

بالإضافة الى ما سبق ، جاءت اشارات لسفر على ياور باشا والى اليمن من السويس الى جدة بالباخرة « نجد » في جمادى الأولى ١٢٧٩ هـ ( نوفمبر ١٨٦٢ ) ، وقد كان برقيقته ٤٢ فردا بياناتهم ١١ بالدرجة الأولى (الباشا ونجله وحرمة ) ، ١٧ بالدرجة الثانية كتخلد سعادته ومعاونوه ، ١٤ بالدرجة الثالثة أتباعهم من حريم وغيره (٢٣٢) ، وكما هو واضح فإن المكانة السياسية الوظيفية والاجتماعية كانت تحدد الدرجة التي يتم النزول بها .

وفي عهد اسماعيل باشا تجيء الاشارات الجديدة الى ملك زنجبار وسلاطان وأمراء دارفور وآخرين في نفس الاطار الجغرافي ، ولعل هذه الزيارات كانت تمكس التقارب السياسي بين مصر وتلك المناطق والسعى

(٢٢٩) - ( ختمات - مبيدية ) : سجل م/١/٢ ، بتاريخ ١٠ ن ( رمضان )

١٢٧٧ هـ ( مارس ١٨٦١ ) من مدير المجيدة الى وكيلها بجدة ، ص : ٩٩ .

(٢٣٠) - : سجل م/١/٥ ، بتاريخ ١٦ جمادى أول ١٢٧٩ هـ ( نوفمبر ١٨٦٢ )

من مدير الوابورات الميرية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٥٩ .

(٢٣١) - : سجل م/١/٤ ، رقم ٢٥٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ ( يناير ١٨٦٢ )

من المدير الى سمادة خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٦٥ .

- رقم ٣٠٠ بتاريخ ١٤ شعبان ١٢٧٨ هـ ( فبراير ١٨٦٢ ) من المدير الى خليل باشا

محافظ ينبع ، ص : ٨٠ .

(٢٣٢) - : سجل م/١/٥ ، بتاريخ ٢٢ جمادى الأول ١٢٧٩ هـ ( نوفمبر ١٨٦٣ )

من مدير الوابورات الميرية الى يعقوب للشمي وكيل الوابورات بالسويس ، ص : ١٧٢ .

الى تدعيمها في مواجهة الاطماع الأجنبية ، وسعيًا لتوطيد النفوذ المصري هناك ، ومن بين هذه الاشارات ما تقاضته مصلحة وابورات البوستة الخديوية اجرا للسفينة المنصورة التي كانت مخصصة لنقل ملك زنجبار في جمادى أول ١٢٩٣ هـ ( مايو/يونية ١٨٧٦ ) وكانت قيمته بارة عشرين.

١٠ ١٨١١٩٨ ( ٢٣٣ ) ، وقد تكررت زيارته بعد ذلك .

أما دارفور فحين بين الأسماء التي جاءت منها الى مصر في ضيافة الخديوي : الأمير حسب الله عم سلطان دارفور ، ومن الاشارات الأخرى تعيين الباخرة « دسوق » لاحضار كل من « محمد فضلي ابن السلطان المتوفى ابراهيم أمير دارفور » وعمه ومعهما ٣٨٠ من أتباعهما ، وذلك في مارس ١٨٧٥ ( ٢٣٤ ) ، وقد تكررت هذه الزيارات فيما بعد .

ويبدو أنه نتيجة زيادة هذه الاتفاقات مع تفاقم سوء الحالة المالية ، أعيد النظر في نظام تشغيل السفن التجارية لحساب الميرى ، حيث أصدر اسماعيل باشا أمرا الى المالية في ٢٩ ش ( شعبان ) ١٢٩٢ هـ ( ٣٠ سبتمبر ١٨٧٥ ) في أعقاب طلب مصلحة وابورات البوستة الخديوية من ديوان المالية سداد مبلغ « ١٨٤٤ كيسة وكسور » قيمة أجرة وصناديق إدارة الباخرة الفيوم عن انتقالات ابراهيم باشا الكتخدا من « ٦ مسرة ١٥٩٠ - ٢ هاتور ١٥٩١ » ( ١١ أغسطس - ١٠ نوفمبر ١٨٧٤ ) بواقع يومى سبع عشرة كيسة وكسور أى أكثر من ٨٥٠٠ قرش يوميا ، وأكثر من ٩٢٢٠ جنيهها بصفة اجمالية ، وهي تكلفة كبيرة كما قلنا .

لذلك صدر الأمر المشار اليه ينص على أن مهام هذا التشغيل يجب أن تكون مهندنة نوعين : الأول سفن تتوجه في مأمورية وتعود منها بدون انتظار ، وهذه تتم محاسبتها حسب جداول اليومية السابق ذكرها ، - الثاني : السفن التي تعين في مأمورية وتقيم في فترات انتظار مثل حالة الباخرة الفيوم ، فما تتم به المحاسبة انما يكون فقط للمصاحبات وما يتصل بها بالإضافة الى صرف الفحم والزيت والشحم وباقي الأدوات مع احتساب نسبة لاستهلاك آلات السفينة والإصلاحات علاوة على نسبة للصروفات الإدارية ( ٢٣٥ ) ولذلك كانت تخصص السفن بعد ذلك للانتقالات دون انتظار ، وهو ما كان يتم في حالة سفر حكمدار السودان بين السودان ومصر ، بالإضافة الى النوعيات الأخرى من كبار المسؤولين .

( ٢٣٣ ) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ٢ ج ، ص ١٣٤ ، ١٣٦٥ .

( ٢٣٤ ) الوقائع المصرية : العدد ٥٩٩ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٢ هـ/ ٢٨ مارس ١٨٧٥ .

( ٢٣٥ ) أمين سامي : المرجع السابق ، مج ٢ من ٢ ج ، ص ١٢٦٤ .



سفن شراعية وسواعي وما الى ذلك ، وتتاخر كثيرا ، ولذلك ليس أدل على ما قامت به السفن البخارية من دور في هذا الشأن ما جاء في مكتابة « السيد الطاهر أفندي المشاط نجل السيد أحمد أفند المشاط » ونشرته الوقائع المصرية بأن « ٠٠ جميع أهل الأقطار الجزائرية شاكرون لفضل الحضرة الخديوية وداعون بطول بقائها لما شملت بكمارها الوقية هذه الأقطار ، فانها أمرت بأن الحبوب المخصصة من مصر ٠٠ يكون ارسالها في البواخر الخديوية بعد أن كانت ترسل في السواعي ولا تصل الا بشق الأنفس ٠٠ » (٢٣٩) .

وفي نفس الاطار ، فانه حين عانت جزيرة طاشيوز من ضعف محصولاتها الزراعية ، الأمر الذي كان يهددها بحدوث مجاعة حسب تعبير مديرها الوارد في الوقائع بتاريخ ١٢ ديسمبر ١٨٧٤ ، فقد قام الخديوي بإصدار أوامر تجهيز سفن لنقل ألفي أردب غلال كاعانة أرسلت فوراً (٢٤٠) .

وعلى العكس من ذلك فقد كانت السفن تنقل أيضا ما يتصل بالزينة والرفاهية من الخديوي الى السلطان العثماني ، وعلى الرغم من وجود اشارات لنقل سفن الخاصة الخديوية هذه الأشياء وخاصة « مصر » فقد شاركت بعض السفن الحربية وحسبما جاء في « الجوائب » يناير ١٨٧٢ ، فقد أبهرت الفرقاطة « الغربية » مشحونة بالحيوانات الافريقية هدية للسلطان (٢٤١) ، وحسبنا أننا أشرنا قبل ذلك لمشاركة البواخر التجارية في نقل الزينات وحضور الاحتفالات السلطانية .

أما بالنسبة لاحتياجات الحكومة من الخارج فهذه كانت من أساسيات عمل السفن التجارية طالما كان ذلك لا يتطلب تخصيص سفينة بأكملها ، فكان يتم نقل احتياجات الميري في رحلاتها المادية ، وفي بعض الأحيان كانت تخصص سفينة أو سفن لاضمار مشحونات من مواني لا تير بها ، وقد حدث ذلك بدرجات متفاوتة ، ولكنه كان نظاما متبعاً منذ الشركة البحرية التي تطلع في وثائقها المبكرة مثلا ارسال الباخرة « النيل » الى برشلونة لاضمار يقال منها (٢٤٢) .

(٢٣٩) الوقائع المصرية : المجلد ٧٤٤ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٩٥ هـ / ٢٠ يناير ١٨٧٨ .

(٢٤٠) - : المجلد ٥٨٥ بتاريخ ٤ ذي القعدة ١٢٩١ هـ / ١٢ ديسمبر ١٨٧٤ .

(٢٤١) الجوائب : المجلد ٥٧٠ بتاريخ ٢٠ ذو القعدة ١٢٨٨ / ٣١ يناير ١٨٧٢ .

(٢٤٢) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ٥٠٢ مية ذي الحجة ١٢٧١ هـ - ذي الحجة ١٢٧٢ هـ . ( أغسطس ١٨٥٥ - يولية ١٨٥٧ ) ، رقم ٢٤٩١ من مأمور الخارجية الى المية ، ص : ٤١ .

بالإضافة الى ذلك كان دورها هاما في النقل بين مصر والمملكات ، حيث كانت تعنى الحكومة بعملية التطوير الحضارى لتلك المناطق ، وبالتالي فقد كان وجود هذه السفن يكفل نقل ما تربيته الحكومة من وإلى تلك المناطق ، وقد قامت الباخرة « مصوع » فى عهد الشركة الميزية بنقل الآلات والأدوات والمعدات اللازمة لخطوط التلفراف فى السودان ، وكان ضمن ما أرسلته الحكومة المصرية ٤٥٠ عامودا من الخشب لتركيبتها كمنفعة أولى ، كانت تكفى منتصف الطريق بين سواكن وكسلا ، وقد احتفل بنصب أول عامود للتلفراف فى سواكن يوم الأحد ٢ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ / ٢٠ مارس ١٨٦٥ (٢٤٢) ، وكذلك خصصت بعض سفنها لنقل أدوات خاصة بإنشاء السكك الحديدية فى السودان ، وكانت حمولة السفينة « مسير » مثلا ٤٢٩ قطعة خشبية بالإضافة الى صناديق دهانات وما الى ذلك (٢٤٤) .

وبمناسبة ذكر التلفراف فاننا نشير الى أنه قد تم تأجير الباخرة قبارى لشركة التلفراف الانجليزية باليومية ، وذلك لنقل أدوات البرق من خليج السويس الى شلوان والقصر وسواكن ، وكان ذلك فى أواخر عهد سعيد باشا (٢٤٥) ، ويرجع أن تكون هذه المهام ذات علاقة بالترضية السياسية لانتجلترا ، لأن بعض المتعصبين قاموا بهجمة وتدمير محطة البرق التى أنشأوها فى القصر فى يونية ١٨٥٩ ، وقد ترتب على ذلك أن أوصى التفصل البريطانى فى الاسكندرية حكومته بتوجيه نظر قيادة البحرية البريطانية بمراعاة وضع قوة بحرية بريطانية لحماية مصالحهم فى البحر الأحمر (٢٤٦) ، ويرجع أن مسألة تشييل سفن تجارية مصرية فى نقل المهام الانجليزية كان من عوامل تهدة أولئك المتعصبين .

---

(٢٤٢) - سعد بدير العلوانى : مرجع سابق ، ص : ١٠٣ ، ١٠٤ . وقد اضاف بأن حشرة القرصنة اضرمت بالأخشاب المصرية ، ومن ثم تم الاستعاضة عنها بأخشاب سودانية ملاحظة على إجراء دهانات لمصرية .

(٢٤٤) - دارة الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة الوابورات ) : سجل م/٢٦/٣/١٩٦٥ ج ١ . رقم ٢ بتاريخ ٢ منوم ١٢٩٥ هـ ( ٧ يناير ١٨٧٨ ) من توكيل سواكن الى مدير الموم بصر ، ص : ٦١ .

(٢٤٥) - ( خدمات - مبيدية ) : سجل م/٢٦/٣/١٩٦٥ رقم ٤٦ بتاريخ ٤ ب ( رجب ) ١٢٧٧ هـ ( يناير ١٨٦١ ) من مدير المبيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٦٠ - سجل م/٢٦/٣/١٩٦٥ رقم ٢٩٣ بتاريخ ١١ ش ( شعبان ) ١٢٧٨ ( فبراير ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات الى زليل قبودان سواكى وابور قبارى ، ص : ٧٦ - سجل م/٢٦/٣/١٩٦٥ رقم ١٥٥ بتاريخ ٢٥ شوال ١٢٧٩ هـ ( أبريل ١٨٦٣ ) من ديوان المالية الى مدير الوابورات لليرة ، ص : ٨ .

(٢٤٦) - فاروق أباطة : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

وتجدد الإشارة الى أنه كانت هناك حركة نشطة لاتشاء فنارات  
بالبحر الأحمر لارشاد السفن ، ولكنها كانت تحت اشراف وادارة الشركة  
الشرقية الانجليزية P & O ، الى أن وضعت تحت ادارة الحكومة المصرية  
فى عهد اسماعيل باشا ، ولا شك فقد كانت السفن الانجليزية تبعاً  
لأعدادها الكثيرة هي المستفيد الأكبر من هذه الفنارات الخاصة فى عهد  
سعيد باشا التى شهدت ضالة عدد السفن التجارية المصرية ، ولكن على  
الرغم من ذلك فقد شهد العهد ذاته تخصيص السفينة قبارى للمهندس  
الانجليزى المنوط به المرور للكشف على الفنارات وملاحظتها ، وكانت  
أجرته تضاف على الحكومة ، وقد مكث فى احدى مأمورياته ثلاثة عشر يوماً  
خلال عام ١٢٧٧ هـ ( ١٨٦٠/٦٠ ) ، وبلغت أجرته اليومية ٩٤٢٥  
قرشاً (٢٤٧) .

وبعد تصير ادارتها منذ بدايات ربيع الأول ١٢٨٠ هـ ( سبتمبر  
١٨٦٣ ) ، فقد شاركت البحرية التجارية المصرية بدور أكبر فى نقل  
أجوات واحتياجات الفنارات ، وبعد أن كانت تشترك سفنها السفينة  
الحربية ( « الطور » - التى كانت مخصصة للفنارات ) انفردت سفن  
الشركة العزبية بذلك منذ ١٦ ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ ( ٢٧ يولية ١٨٦٩ )  
مقابل إعفائها من دفع رسوم الفنارات (٢٤٨) ، وقد شارك قبودانات بعض  
سفن هذه الشركة فى معاينة واختيار أماكن الفنارات التى تم انشاؤها فى  
مناطق أخرى ، تجاه السواحل الافريقية بعد ذلك (٢٤٩) .

وقد قامت بواخر مصلحة وابورات البوستة الخديوية بدور أكبر  
فى تلك المهام اتساقاً مع ظروف الفترة التاريخية بعد افتتاح قناة السويس  
وتزايد الحركة الملاحية ، ثم بعد امتداد النفوذ المصرى لمناطق أبعد من  
سواكن ومصبوع ، الى ذيل وبربرة ورأس جردقون وغيرها ، ثم بعد امتلاك  
مصر قنار زونيبا الانجليزى الذى كان فيه المدخل الجنوبى للبحر الأحمر  
فى مجرم ١٢٨٨ هـ ( مارس/أبريل ١٨٧١ ) وبعد الاهتمام بإنشاء الفنارات  
والشحنوابورات فى مرافئ الموانئ الأخرى التى تبعت مصر (٢٥٠) .

(٢٤٧) : تاريخ الوثائق القومية - خطط - جديدة - سجل - ٧/٢٢٢ - رقم ٤٨  
بتاريخ ١٨٦٨ م (أكتوبر ١٢٧٧ هـ ( ٣٠ أبريل ١٨٦٩ م من تاريخ المراجعة : الى تاريخ صدور  
التالى : م : ص : ٢٢٣ - ٢٢٤  
(٢٤٨) - : تاريخ : قرار مجلس الإدارة ٦٧ - ١٨٦٩ - صورة قرار قوسينون  
القومية العزبية مرة ٥٩ بتاريخ ١٦ شهر ربيع الآخر ١٢٨٦ هـ ( ٢٧ يولية ١٨٦٩ ) .

(٢٤٩) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٢ .  
(٢٥٠) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخامس ( ظروف قيام النشاط البحرى ) .

لذلك كانت توضع سفن مخصصة لانتقالات ماكيلوب باشا  
**Mekillop** مدير عموم الليمانات والفنارات وآخرين تدفع نفقاتها من  
 ديوان المالية ، وقد تكرر ذلك كثيرا ، على سبيل المثال الباخرة النجيلة  
 وكانت في احدى مأمورياتها تلك خلال عام ١٢٩٢ هـ ( ١٨٧٥ ) لانتقالات  
 بارة قرش كيسة

وكيل عموم الليمانات والفنارات ، وبلغ نولونها ٢٠ ٢٦٢ ٢٦٢ (٢٥١)  
 أي نحو ١٣١٢٦٢ قرشا ، واشارات لورود الباخرة دسوق التي كان  
 ينتقل بها ماكيلوب باشا في محرم ١٢٩٢ هـ/فبراير ١٨٧٦ (٢٥٢) .

ولنا أن نشير في هذه الخصوصية الى أن مسألة إبحار السفن  
 التجارية في مهام الفنارات كانت في بعض الأحيان ذات ابعاد سياسية ،  
 من ذلك تعيين الباخرتين دسوق ومصوع في مأمورية برئاسة ماكيلوب  
 باشا منذ ٢٢ محرم ١٢٩٢ هـ ( أواخر فبراير ١٨٧٥ ) وأبحرتا من السويس  
 الى عدن وبربرة ، وعادت السفينة دسوق بعد سبعة أيام بينما ظلت  
 المنصورة مدة المأمورية ثلاثة وخمسين يوما (٢٥٣) ، وعاصرها في نفس  
 الوقت ابحار مأمورية ثانية من السويس في ١٧ فبراير ١٨٧٥ ، وقد  
 كانت وجهتها رأس جاردقون ، وشاركت فيها أربع سفن ، اثنتان حربيتان  
 هما محمد علي ولطيف ، واثنتان تجاريتان هما طنطا ودسوق وقد شارك  
 في هذه المأمورية شاييه لونج **Chaillé-Long** الأمريكي ، رضوان باشا  
 حاكم بربرة محمد جمالي باشا ، عبد الرازق نظمي ، حسن واصف ،  
 حسين فهمي ، السيد عاكف وفرحات منيب من المصريين ، وكانت أغراض  
 هذه المأموريات الظاهرية بحث وتأمين الطرق الملاحية ودراسة مواقع فنارات  
 وما الى ذلك ، ولكنها أسفرت حقيقة وخاصة في الثانية عن الوصول الى  
 مصب نهر جوبا ، وتصحيح خريطة للساحل الصومالي ، ثم الوصول الى  
 ميناء قسمايو ( بورت اسماعيل ) ، وقده امتد النفوذ الى هذه المناطق في  
 أعقاب تلك المأموريات (٢٥٤) .

اذن مسألة البحث وانشاء الفنارات كانت حججا ظاهرية ، اذ سرعان  
 ما وصلت ماكيلوب باشا تعليمات الخديوي مع شاييه لونج الذي لحق  
 به بعد عودته من أجازة ، وحسبما يورد الدكتور قاروق أباطة فانه بعد  
 وصول مكيلوب الى بربرة اتجهت السفن المصرية صوب رأس حافون

(٢٥١) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٣ من ٣ ، ص : ١٢٤٩ .

(٢٥٢) الوقائع المصرية : العدد ٦٤٤ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٩٣ هـ/ ١٣ فبراير ١٨٧٦ .

(٢٥٣) المصدر نفسه .

(٢٥٤) دار الوثائق القومية ( خدمات - مصلحة وإيرادات البوسطة ) سجل م/١٣/٢٩ .

ج ٣ ، رقم ١٠ بتاريخ ١٣ و ( ذي الحجة ) ١٢٩٦ هـ ( نوفمبر ١٨٧٩ ) من المالية الى مدير  
 مصلحة الإيرادات - ص : ٨٦ -

فوصلتها في ٥ أكتوبر ١٨٧٥ ، وتم الاجتماع بزعماء القبائل ودعوتهم للدخول في طاعة الخديوى وقبل شيخ حافون المدعو عثمان محمود ذلك ، ثم قامت الحملة باحتلال قسمايو بعد أن طردت منها حامية سلطان زنجبار ، و باحتلال قسمايو التي أطلق عليها بورت اسماعيل حققت الحملة التي كانت قد أرسلت من أجلها الى ساحل الصومال (٢٥٥) . وكان الخديوى قد أرسل في نوفمبر ١٨٧٥ السفينة التجارية « المحلة » وكان قائدها يدعى فرديريكو Fredrico يحمل تعليمات من الخديوى اسماعيل الى ماكيلوب باشا بضرورة التجول في الساحل الافريقى من فرموزا الى بربرة لدراسة موانئ و خلجان هذا الجزء من الساحل ، ومعرفة الأماكن التي يمكن إقامة فئارات بها وابلأغ الحكومة المصرية عن ذلك (٢٥٦) .

أى ان عوامل التجارة كانت مقدمة للسياسة ، وبمعنى آخر السياسة تتبع الاقتصاد ، وحسبنا أن السفن التجارية قد قامت - ازاء هذه الاشارات - بدور هام سواء فى التمهيد والاستطلاع للأماكن التي أنشئت بها فئارات وأقيمت معها ملاحـة تجارية بعد ذلك ، أو فى مشاركتها السفن الحربية القيام بنفس المهام التي استتبها مد النفوذ السياسى ، ولعل هذه الجهود المصرية كانت تمثل آنئذ مدا يحد من امتداد النفوذ الاستعمارى الأوروبى .

### سابعاً : دور السفن التجارية فى دهم الأسطول الحربى :

قبل فى أكثر بحوث البحرية بأن البحرية التجارية أو الاسطول التجارى يشكل عنصراً حيويًا فى مفهوم استراتيجية قوة الدولة ، جنباً الى جنب مع الاسطول الحربى ، وخاصة فى القرن الماضى فى أعقاب استخدام البخار وتحقيق عامل السرعة ، وتبدو أهميته كعنصر حيوى من أنه فى وقت السلم يعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية للدولة ، وتقديم الخدمات الحيوية للأسطول الحربى ، نظراً لعامل المرونة فى التحرك للسفن التجارية بين الدول وفى مياهاها الإقليمية عكس السفن الحربية التي لا تتحقق لها مثل هذه المرونة الا فى الظروف الحربية أو الانتقال باتفاقات مسبقة بين الدول ، وفى أوقات الحرب تمثل السفن التجارية عنصر الدعم للأسطول الحربى وذلك بما تقوم به من مهام فى النقل والامداد.

(٢٥٥) - فريديريك بنولايك : مرجع سابق ، ص - من : ٦١ - ٦٦ .

- عبد الرحمن زكى : تواج عسكرية وجغرافية فى عصر اسماعيل ، مجلة الجيش المصرى : العدد الثالث ، ذو القعدة ١٣٠٧ هـ / يناير ١٩٢٩ ، ص : ٢٢١ .

- نفسه : الجيش المصرى والاستكشاف فى افريقيا ، المتنظف : الجزء الرابع من المجلد

٩٢ ، ابريل ١٩٢٨ ، ص - ص ٣٦٩ - ٤٠٢ .

(٢٥٦) د. فاروق اباطة : مرجع سابق ، ص : ٢٤٨ ، ٢٤٩ .



والتأمين ، وخاصة أن القرن التاسع عشر كان يشهد تحول بعض السفن من تجارية الى حربية وبالعكس ، وذلك قبل وجود التخصص والتجهيزات الدقيقة لكن منها ، أو حسب الاحتياجات ، وقد شهدنا أمثلة لذلك في عهد محمد علي ( ٢٥٧ ) .

أما بعد ظهور كل منهما على حدة ، فقد شهدنا في فترة الدراسة نماذج للتعاون فيما بينهما بدءاً من استخدام العمالة الحربية من الموننة في السفن التجارية وإجراء التنقلات فيما بينهما ، الى تدريب التلامذة البحريين الذين عملوا فيما بعد في كليهما وغير ذلك ، ونعرض في النقاط التالية أمثلة للدور الذي قامت به السفن التجارية في خدمة ودعم الاسطول الحربي سواء في أوقات السلم والحرب .

**أولاً :** كانت مسألة نقل الركاب من الجهادية ، أو البحرية ( الدونما ) تتم بنصف الأجرة تبعاً للفرمانات الصادرة بتأسيس مشروعات البحرية التجارية المصرية ، وكان هذا يتبع بالنسبة للقوات المصرية أو العثمانية ، وذلك في حالة الرحلات البحرية العادية ، أي دون تخصيص سفينة باليوميات المتفق عليها مع الميرى ( ٢٥٨ ) .

وفي حالات أخرى كان يتم تخصيص سفينة بأكملها ، من ذلك تعيين البخرة « برشيان » - نجد فيما بعد - من سفن المجيدية ، بتاريخ ١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٢٩ أكتوبر ١٨٥٨ ) للابحار في مأمورية سفر حافظ خليل فريق البحرية الى مالطة ( ٢٥٩ ) .

كذلك قامت السفينة ذاتها في أواخر رجب ١٢٧٧ هـ ( فبراير ١٨٦١ ) بنقل الأروطة المصرية من جدة الى السويس ( ٢٦٠ ) .

وتجدر الإشارة الى أن بعض السفن التجارية كانت تقوم بنقل المسجونين لحساب الحكومة في حراسة الجهادية ، من ذلك قدوم السفينة

( ٢٥٧ ) راجع ما سبق تناوله في التمهيد بدءاً من ماضية البحرية التجارية .

( ٢٥٨ ) - فرمان المجيدية . - فرمان العزيزية .

- دار الوثائق القومية ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/٣/٣ رقم ٧٥ بتاريخ ٧ محرم ١٢٧٧ هـ ( يونية ١٨٦٠ ) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية بطلب سداد ٣٦١٠ قروش نولون أنفاً جهادية ، ص : ٢٥٣ .

( ٢٥٩ ) - ( ديوان مية ) : مقفلة ٢٢ مية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ٧٠ بتاريخ

١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ ( ٢٩ أكتوبر ١٨٥٨ ) من حافظ خليل فريق البحرية الى المية . ( ٢٦٠ ) - ( خدمات - مجيدية ) : سجل م/١/١ رقم ٢٨ بتاريخ ٢٤ ب ٢ رجب .

١٢٧٧ هـ ( ١٨٦١ ) من مدير المجيدية الى طاهر قبودان سوارى وابور نجد ، ص : ٣١٠ . وكانت كما يلي :

١ بكياشي ( مقدم ) ، ١ صاغ ( رائد ) ، ٣ يوزباشي ( نقيب ) ، ٣ صول ( مساعد ) وكتاب ، ٣ ملازمين ، ٣٤٤ فرد جهادية ، ١٩ خدم ١٦ حريم ، وكان الغنى والاهتمام به

قبارى التابعة للشركة الجيدية ، من ينبح الى السويس فى ٨ صفر ١٢٧٥ هـ ( ١٨ سبتمبر ١٨٥٨ ) وبها الفريق اسماعيل باشا وستة وثلاثون سجيناً فى حراسة ثمانية عشر جندياً ( ٢٦١ ) ، ويرجع أن تكون تلك المهمة قد انتقلت فيما بعد الى إحدى السفن الحربية ، وذلك لعدم تكرار الإشارة اليها فى مأموريات السفن التجارية ، وكان متبعاً صرف التعميمات من مآكل ومشرب لهم من السفينة وتعلّى ضمن الأجرة على الميرى مثلاً كان متبعاً تسليم الأسلحة النارية أو الجارحة بإصصالات الى قائد السفينة ثم ترد عند المغادرة .

**ثانياً : فيما يتصل بنقل أمور خاصة ، فقد كان منها احضار اشخاص**  
من سلانيك فى النصف الثانى من ١٣٧١ هـ ( ١٨٥٥ ) وذلك للحاجة اليها فى صناعة السفن ، ويرجع أنها كانت خاصة بالتجهيزات لحرب القرم ، لأنه صدرت الأوامر للسفن التجارية المبحرة بوضع مدافع بها خشية القرصان ( ٢٦٢ ) .

كذلك قامت السفينة قبارى بنقل خيول خاصة بغيالة ( سلاح الفرسان والغروسية ) المعية وذلك فى منتصف جمادى الثانى ١٢٧٧ هـ ( ديسمبر ١٨٦٠ ) من السويس الى جدة ، وقد تطلب هذا الأمر اعداد صناديق خاصة بمساحة سطح السفينة وذلك لعدم تصميمه من قبل لنقل الحيوانات ( ٢٦٣ ) .

وفيما عدا ذلك فقد كانت هناك مهام نقل الغلال وامدادات الغذاء الخاصة بأورط والآليات العسكرية المصرية بالقلاع الحجازية وغيرها ، وكذلك الأمور الخاصة بالقوات العثمانية فى القلاع ذاتها ، أو تلك التى كانت ترسل الى اليمن وما الى ذلك ، وخاصة قبل افتتاح قناة السويس ، حيث كانت السفن البخارية المصرية متفوقة عن العثمانية الشراعية فى البحر

---

= ٤٣ خيمة للضبباط والساكر ، ١٢ زنت ( ملبس ) سلاح ، ٨٩ شدالات ( شدات ) ، ١٧ صندوق جيفانة ( ذخيرة ) ، ١ برميل فول ، ٢ صندوق لكاتب وصول ( مساعد ) ، ٤ صندوق واجزاخانة ، ٣ صندوق تفكجى ( لصيانة الأسلحة ) ، ١ أنجرة ( مطبخ ) .  
( ٢٦١ ) دار الوثائق القومية ( ديوان معية ) : مخططة ٢١ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٧٥ بتاريخ ٨ صفر ١٢٧٥ هـ ( ١٨ سبتمبر ١٨٥٨ ) من اسماعيل حاصم ناهر ديوان الداخلية الى صاحب العزة الأندى بالمعية .

( ٢٦٢ ) - : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركى النصف الثانى من ١٢٧١ هـ ، أمر رقم ٣٤٤ من ٧ أمر الى ديوان البحر .

( ٢٦٣ ) - ( خدمات - جيديّة ) : سجل م/٨/١ ، رقم ١٢٤ بتاريخ ١٥ جا ( جمادى الثانى ) ١٢٧٧ هـ ( ٣٠ ديسمبر ١٨٦٠ ) من مدير الجيدية الى وكيلها بالسويس ،  
نص : ١٨٣٠ .

الأحمر (٢٦٤) ، وقد أشارت بعض الوثائق مثلاً الى المستحق لمصلحة الوابورات الميرية في ٢٦ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) مبلغ ١٥٩٩٩٤ قرشا و٧ بارات مطلوب عن نولون وتعيينات صرفت الى ٩١١ عساكر شاهانية (سلطانية) أحضرت من الحجاز الى السويس ، بالإضافة الى ٣٩٤ أردب غلال أرسلت الى ينبع (٢٦٥) ، وكذلك نولون عساكر شاهانية وتعيينات خاصة بهم مبلغ ١٢١١٢٦ قرش و٨ بارات لصدد ٥٦٧ سافروا بالسفينة نجد ، ٦٠٥ بالسفينة قبّارى في جمادى الثانى من العام ذاته (٢٦٦) ، بالإضافة الى اشارات أخرى في نفس الاطار .

وتؤكد هذه الاشارات أن مهام السفن التجارية في هذه الخصوصية . كانت تخضع القوات العثمانية مثلما خدمت المصرية ، وكان متبعاً عند اجراء المحاسبة أنه يتم تقديم شهادات المأمورية المعتمدة بالصحة من أعلى رتبة في المأمورية ، ثم تقدم هذه الشهادات أو ترسل الى ديوان المالية المصرية لمتابعة السداد للبحرية التجارية المصرية والمحاسبة مع الباب العالي ، أو حسب ما يراه الخديوى .

### ثالثاً : بالنسبة للمعارك والاراساليات الحربية :

— حملة المكسيك : وهي التي أرسلها محمد سعيد باشا للمشاركة مع القوات الفرنسية على أثر محادثة مع الامبراطور نابليون الثالث في فرنسا ، وقد أبحرت في ٨ يناير ١٨٦٣ ، وكانت تعتبر زجاً بمصر في حرب اجنبية لم تكن لها فيها مصلحة ، بل سببت لمصر مشاكل مع السلطان العثماني لارسال هذه القوات بدون استئذانه ، وان كان قد أبقى للسلطان في ١٦ يناير ١٨٦٣ معذراً عن ذلك ، الا أن خليفته اسماعيل باشا لم يعمل على اعادتها بل انه — على حد قول الدكتور الشناوى — أصدر أوامر متلاحقة منذ ٢٧ فبراير ١٨٦٥ الى اسماعيل سليم باشا ناظر الجهادية وجعفر باشا حاكم دار السودان بأعداد وتجهيز فرقة عسكرية تتكون من ألف جندي لتسافر الى المكسيك وتحل بدلا من الفرقة السابقة التي تناقصت أعدادها . غير أنه حدث تلكؤ أو تباطؤ في الارسال من السودان بحجة ظهور وباء

---

(٢٦٤) — ( ديوان معية ) : مخططة ٢١ معية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ٧١ بتاريخ ٢١ محرم ١٢٧٥ هـ ( سبتمبر ١٨٥٨ ) من متصرف إيالة اليمن الى الاقننى صاحب السعادة بالمعية .

(٢٦٥) — ( خدمات — مجدية ) : سجل م/٦/٤ ، رقم ٢٠٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ( يونية ١٨٦٣ ) من ديوان المالية الى مدير الوابورات ، ص : ٢٧ .  
(٢٦٦) — : سجل م/١٦/٥ بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٧٩ هـ ( ديسمبر ١٨٦٢ ) من مدير الوابورات للميرية الى ناظر المالية ، ص : ٢١٨ .

الكوليرا ، ولم ترسل الحملة بسبب سحب القوات الفرنسية من المكسيك وبدأ جلاؤها في ١٣ يناير ١٨٦٧ (٢٦٧) .

على أن ما يتصل بالبحرية التجارية المصرية في هذا الشأن هو أن الخديوى اسماعيل كان قد أصدر في ١٠ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ ( ٢٧ مارس ١٨٦٦ ) أمرا الى الشركة الميزية بتجهيز واعداد السفن اللازمة لنقل جنود الأورطة الجديدة التي كان مقررا إرسالها من السودان الى مصر ومنها الى المكسيك (٢٦٨) ، وهو الذى لم يتم للأسباب التي سبق ذكرها ، ولكن هذا يوضح بأن سفن الميزية كان ينتظرها دور في نقل تلك القوات .

#### — ثورة عسبر ١٨٦٣ - ١٨٦٥ :

وهي الثورة التي تزعمها محمد بن عائض أمير عسبر ضد الدولة العثمانية ، وقد فشل متصرف الحديدية في القضاء على تلك الثورة ، وقد أقلق ذلك الدولة العثمانية فأرسلت تطلب من والى مصر اسماعيل العون ، وقد وافق على ذلك خاصة في ضوء ما تفرضه القرمانات بالإضافة الى كسب الرضا السلطاني ، وأرسل في أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ( مايو ١٨٦٣ ) الى القبوكتخدا بما يفيد الانتهاء من تجهيز القوات المرسلة ، وقد أبحرت طلائعها على الباخرة الحديدية (\*) — إحدى سفن الشركة الميزية — في ٣ يونية ١٨٦٤ من السويس الى جدة (٢٦٩) .

وقد ذكر عمر طوسون أن هذه الطليعة التي نقلتها الحديدية كانت مكونة من ٥٤٤ فردا ثم أضاف بأنه تبعتها باخرة أخرى نقلت ٨٠٠ فرد أعدوا للاقامة بصفة حامية في مكة ، وبعد خمسة عشر يوما أبحرت الباخرتان ينبع والقصير التابعتان للشركة الميزية المصرية من جدة وهما تحملان ٨٥٠ جنديا مصريا منها الى قنفذة (٢٧٠) ، غير أن هذه الأحداث انتهت دون قتال على أثر منح ناثر عسبر لقب أمير الأمراء وقبوله دفع الخسراج للدولة العثمانية ، غير أن مهام السفن التجارية قد بدأت ثانية في نقلها العساكر المصرية ومهماتهم من جدة وقنفذة الى مصر ، وقد خصصت لذلك ثلاث بواخر تجارية ، أما جملة المستحق للشركة عن تلك المهام في الذهاب والاياب

(٢٦٧) د. عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ج ١ ، ص - ص :

٥٢٧ - ٥٢٩ .

(٢٦٨) عبد الله حسين : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٢ ، ١٠٣ .

(\*) راجع ما سبق ذكره عن هذه السفينة واقتراح تسميتها بالعملة في الفصل الخامس « تطور سفن البحرية التجارية المصرية » .

(٢٦٩) السيد سيك دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٤١ - ٢٤٤ .

(٢٧٠) عمر طوسون ( الأمير ) : ثورة العسبر ، مجلة الجيش المصري ، العدد الثاني

مصر ١٣٦٣ هـ/يناير ١٩٤٤ ، ص ص : ١٩٥ ، ١٩٦ .

## قرش كيسة

فقد بلغ ٣٩٤ ١٥١٩ (٢٧١) أى نحو ٧٥٩٨٩٤ قرشا .

على أن هذه المهام كانت تؤدي الى حدوث اختلال في مرور السفن زغراض التجارة ، وهو ما يفسر بعض شكاوى التجار التي كانت ترد للادارة .

## — حرب كريت ١٨٦٦ — ١٨٦٧ :

كان السلطان العثماني « محمود » قد تخلى عن كريت لوالى مصر محمد على كمكافأة له على معاونته في اخماد ثورة اليونان ١٨٢١ ، غير أن معاهدة لندن ١٨٤٠ ألغت ذلك ، الى أن عادت اليها القوات المصرية ثانية عام ١٨٦٦ للمشاركة في اخماد ثورة أهالى كريت ضد الحكم العثماني من جراء سوء الادارة ونظم الضرائب ، بالإضافة الى ما لعبته الدسائس الأجنبية من اليونانيين والاطاليين وقنصل روسيا (٢٧٢) .

وقد تواترت الروايات حول بداية ابحار طلائع القوات المصرية من الاسكندرية بين ٢٩ مايو ١٨٦٦ ، و ٢٢ يوليو ١٨٦٦ غير أن الثابت في مشاركة السفن التجارية تضمنته إشارة سرهنگ التي أوردها عمر طوسون بعد ذلك ، حيث كانت من سفن العزيزية تسع هي : « الشرقية — الرحمانية — قليب — دمنهور — الفيوم — الدقهلية » ، ثم لحقت بها بعد زمن يسير « الزقازيق — البحرية — طنطا » ، وقد نقلت المجموعة الأولى من السفن آلابين من ( البيادة ) المشاة (٢٧٣) .

وتجدر الإشارة الى أن العزيزية قد قررت بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) جعل أحد وابوراتها الصغار مخزنا للفحم الخاص بمأمورية كريت (٢٧٤) ، أما بقية نظم عمل السفن الأخرى تبعا لقرار المجلس الخصوصى الصادر فى ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ ( مارس ١٨٦٧ ) فقد كان اعتماد شهادات تشغيلها من ناظر البحرية ، وأن إحدى البواخر التسع

- 
- (٢٧١) دار الوثائق القومية ( ديوان مية ) : دفتر ١٩١٦ أوامر ، رقم ٢٢٦ بتاريخ غاية ربيع الأول ١٢٨٣ هـ ( أغسطس ١٨٦٦ ) أمر كريم الى المالية ، ص : ٨٧ .  
 (٢٧٢) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٤٤ ، ٢٤٥ .  
 (٢٧٣) للعزيز ، - نفسه ، ص : ٢٤٧ ، - اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٢٩١ ، - جميل خانكي : مرجع سابق ص : ٢٧٢ .  
 - عمر طوسون ( الأمير ) الحملة المصرية في البوسنة ١٨٦٦ ، مجلة الجيش المصري ، المجلد السادس ، العدد الثالث ربيع الثاني ١٣٦٣ هـ / أبريل ١٩٤٢ ، ص : ٣٧٣ .  
 - راجع : بيانات السفن التجارية ضمن ملاحق هذا الكتاب .  
 (٢٧٤) دار الوثائق القومية ( ختمات — عزيزية ) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦٥٠ — ١٨٦٧ ، صورة قرار نمرة ٦٧/٧٧ بتاريخ الأربعاء ٢٠ محرم ١٢٨٣ هـ ( يونية ١٨٦٥ ) .

صارت تعمل بين كريت والأستانة ، والنصانية الآخر بين كريت ومصر ، كانت منها ستة في انتقال دائب واثنين تحت طلب الحكومة كطواريء للانتقالات والنقل ، ثم عدل ذلك في فترة لاحقة الى اربعة في العمل ومثلها في الطواريء للانتقالات ، وقد كلفت هذه الأحداث مصر أموالا طائلة ، ويكفي أن نشير الى نولون ست سفن من هذه الأعداد ، حيث بلغ أكثر من ١٠٣٦٧ كيسة وكسور (٢٧٥) ، أي أكثر من ٥١٨٣٥٠٠ قرشا ، ولا شك فقد أدت هذه المأموريات لحدوث خلل في خطوط سير السفن لأغراض التجارة ، حتى أن خط الشام تم الغاؤه لفترة ، وكان هذا يؤثر على استقرار تعامل التجار مع السفن المصرية ، وبالتالي الاتجاه الى السفن الأجنبية .

ولأننا لم نقف على احصاءات دقيقة لاجمالي إيرادات سفن البحر المتوسط طيلة الفترة ، الا أن ما ثبت منها كان يؤكد تقلصه عن إيرادات البحر الأحمر ، وعلى الرغم من زيادة أعداد سفن العريزية العاملة به عن البحر الأحمر ، وحين جاء ذكره في بعض وثائق الشركة لاحقا ، كان يشار الى حدوث خسارة في البحر المتوسط خاصة في الفترات التي تلت انتكاسة تجارة القطن ، الأمر الذي يجعلنا نعتقد بأن يومية عمل السفن التجارية لحساب الحكومة لم تكن مجزية مقارنة بمزاوالتها النشاط التجاري ، ولعل هذا يقدم تفسيراً عملياً لأسباب خسائر العريزية رغم تفوق أعداد سفنها ، ولكنها على أية حال كانت تقوم بواجباتها في دعم الأسطول العربي (\*) ، وتعبيراً عن مفهوم قوة الدولة بسفنها التجارية والحربية .

وتجدر الإشارة الى أنه أثناء تلك الأحداث صدرت التعليمات من ديوان البحرية الى الشركة العريزية في « توت ١٥٨٣ » ( سبتمبر ١٨٦٦ ) بوضع مدافع وغناديق ( بنادق ) في سفنها العاملة بالمأمورية ، وقد طالب ديوان البحرية الشركة العريزية بسداد أثمانها وكانت نحو ١٢٣٦١٢ قرشا و١٠ بارة ، ولكن لم تدفع الشركة تلك القيمة ويرجع عدم استخدامها لهم ، وتم إعادة الأصناف المذكورة بما صرف لها من ذخائر ، ومن ثم اعتبرت أن ذلك كان على سبيل الأمانة (٢٧٦) .

(٢٧٥) - : مخططة دون رقم أو عنوان ، ملف تحديد تعريفية النقل بالعريزية - صورة قرار المجلس الخصوصي نكرة ١٤٨ بتاريخ ٧ ج ( جمادى الأولى ) ١٢٨٤ هـ ( أكتوبر ١٨٦٧ ) .

(\*) للمزيد حول الأحداث الحربية : السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٤٤ - ٢٥٢ .

(٢٧٦) دار الوثائق القومية ( ديوان البحرية ) : دفتر ٣٨٧ عربي صادر ج ٢ ، س/٢/٥/٤ ، وثيقة رقم ٣٣٢ بتاريخ ١١ هـ ( ذي القعدة ) ١٢٨٥ هـ ( فبراير ١٨٦٩ ) من ديوان البحرية الى الشركة العريزية ، ص : ٢٩٦ .

كما نشير الى أنه رغم انتهاء الحرب وعودة القوات ، فإن علاقة السفن التجارية المصرية لم تنته بكريت وانما استمرت في نقل العساكر اليها ، ولكنها كانت من العساكر الشاهانية من مرسين الى كريت ، اذ كانت قد خصصت الباخرة «دسوق» من سفن مصلحة واپورات البوستة الحدودية في نهايات ١٢٩٣ هـ وأوائل ١٢٩٤ هـ ( ١٨٧٧/٧٦ ) لنقل تلك العساكر الى كريت وظلت هناك فترة تنقل الحامية بين قندية وميناء السوده (٢٧٧) ، أى أن أهمية البحرية التجارية المصرية كانت تلقى هي الأخرى بظلال قوتها على الأسطول الحربى العثماني ولم تقتصر على مصر .

### ـ حرب الحبشة :

سبققت الإشارة في أكثر من موضع لأهمية سواحل البحر الأحمر الأفريقية الى مصر واهتمام اسماعيل بذلك ، كما أشرنا أيضا لثال لتعاون السفن التجارية مع الحربية في مهام الفئارات والتي تبغ بعض مأمورياتها مد التفوذ السياسى المصرى الى بورت اسماعيل ( قسمايو ) ، وفي أحداث الحبشة هذه ، فقد كانت هناك ـ حسبما يرى البعض ـ خطة أعداها اسماعيل باشا لفتح الحبشة وذلك من خلال تجريدتين فى وقت واحد ، الأولى تهاجها شمالا عن طريق مصوع وعيد بقيادةها الى الكولونيسل أرندروب Arendrupp ، والثانية من الجنوب عن طريق ميناء تاجورة الواقعة على خليج عدن ويقودها منزجر باشا Munzinger ، وقد منيت الحملة الأولى بالهزيمة فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ وكان القائد من بين قتلاها ، مثلما قتل منزجر أيضا فى الثانية فى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ ، أى فى نفس الشهر .

لذلك أعد اسماعيل باشا تجريدة أخرى برئاسة اللواء راتب باشا رئيس أركانها الجنرال الأمريكى لورنج Loring وبصحبه الأمير حسن باشا أحد أنجال الخديوى ، وكان قوامهسا ١٥ ألف مقاتل ، وقد أبلت هذه القوة فى المعارك البرية التى دارت بينها وبين قوات الحبشة ولكن لم تحسم المعارك نصر أى من الطرفين (٢٧٨) .

على أن سفن مصلحة واپورات البوستة الخديوية قامت بدور هام فى نقل القوات المصرية ، وقد شاركت فيها البواخر الآتية « الدقهلية ـ الزقازيق ـ كوفيت ـ الرحمانية ـ الحديدة ـ مسير ـ القصير ـ دمنهور ـ

(٢٧٧) ـ ( خدمات ـ مصلحة الواپورات ) سجل م/٣/٢٥ وارد فروع ، رقم ٢٩ فى ٢٠ ص ( صفر ) ١٢٩٤ هـ ( مارس ١٨٧٧ ) من واپور دسوق الى مدير عموم مصلحة واپورات البوستة الخديوية ، ص : ٢٩ .  
(٢٧٨) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٥٤ - ٢٥٦ .

النميا - النجيلة - المحلة ، ومن الحربية « المحروسة - الغربية - سفينة  
عمره ١ ، نمره ٢ ، بوسته مصر » (٢٧٩) ، حيث كانت مهام التجارية هي  
نقل الجنود ، وذخائرهم ومؤناتهم ، ولم ترد اشارات لوقوع معارك  
بحرية وانما كانت جميعها برية ، مثلما لم نثر عن المبالغ التي حسبت  
كنولون لهذه المهام .

#### ١٨٧٦/١٨٧٧ : حرب البلقان

كانت الدولة العثمانية تسير من سيىء الى أسوأ في عهد السلطان  
عبد العزيز حيث تزايدت الديون ، حتى وصلت عام خلعها في ٣٠ أغسطس  
١٨٧٥ ومبايعة السلطان مراد ، الى عشرة أمثال ماكانت عليه في نهاية  
عهد سلفه السلطان عبد المجيد وشهد العام ذاته مراقبة الهيئة الدولية  
( دائرة الديون الصومية ) ( ٢٨٠ ) للميزانية العثمانية ، وقد تزايدت  
الضرائب على رعايا الدولة من جراء ذلك ، الأمر الذى دفع لنورثهم ، وكانت  
امارات الصرب والبوسنة والهرسك أكثر حدة في هذا المجال ، وكان  
ذلك معاصرا لفترة السلطان عبد الحميد ، الذى تولى السلطة بعد ثلاثة  
أشهر من عزل السلطان مراد لجنونه ، وتزايدت الاضطرابات في تلك  
الامارات وخاصة مع وجود اشارات لدعم روسيا والنمسا بعض الجماعات  
المعارضة ، وفشل الباب العالى في اخماد تلك الاضطرابات ، الأمر الذى  
دفع السلطان لطلب المساعدة من مصر المتزمة بذلك أصلا بموجب  
الفرمانات ( ٢٨١ ) .

وقد اشارت الوقائع المصرية لهذه الأحداث وظروف ارسال القوات  
المصرية بتاريخ ٩ يولية ١٨٧٦ ، بقولها : من المعلوم أن امير الصرب يقوم  
منذ فترة بتحركات وتداركات حربية ومساعدات خفية لأشقياء بوسنة  
وهرسك مما يستحق عليه التأديب ، وأن النصائح التى نصح بها الباب  
العالى امارة الصرب كانت عبارة عن ثلاث مسائل : « أولا : ارسال المبلغ  
المتأخر من الويركو الجارى تأديته الى خزانة الدولة الطلية ، ثانيا : تفريق  
العساكر المحتشمة في الحدود ، ثالثا : اطلاق هائة مدفع وواحد

---

( ٢٧٩ ) الوقائع المصرية : الأعداد ٦٤١ بتاريخ ٢٧ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ/ ٢٣ يناير  
١٨٧٦ ، - ٦٤٣ بتاريخ ١١ محرم ١٢٩٣ هـ/ ٦ فبراير ١٨٧٦ ، - ٦٤٦ بتاريخ ٢ صفر  
١٢٩٢ هـ/ ٢٧ فبراير ١٨٧٦ ، - ٦٥٤ بتاريخ ٢١ ربيع الأول ١٢٩٣ هـ/ ١٦ أبريل  
١٨٧٦ ، - ٦٥٦ بتاريخ ٦ ربيع الثاني ١٢٩٣ هـ/ ٣٠ أبريل ١٨٧٦ ، - ٦٥١ بتاريخ ١٥ ربيع  
الثاني ١٢٩٣ هـ/ ٩ مايو ١٨٧٦ ، - ٦٥٩ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٩٣ هـ/ ٢٨ مايو ١٨٧٦ .  
( ٢٨٠ ) د- محمد محمد السروجي : مصر والمسألة الشرقية في النصف الثاني من القرن  
التاسع عشر ، مطبعة مصرى الإسكندرية ١٩٦٦ ، ص : ١٢٥ ، ص : ١٢٦ .  
( ٢٨١ ) د- أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٩٠ - ١٩٤ .



( ١٠١ طلقة ) من قلعة بلغراد ( بلجراد ) اعلانا ( احتفالا ) بالجلوس السلطاني ، فلم يجب صراحة عن واحدة منها بل اظهر العصيان وكفران النعمة . . . ( ٢٨٢ ) ، الأمر الذي يرجع نشوب القتال في أعقاب ذلك .

وكان قد ورد قبل أيام من ذلك ، تلغراف من الصدارة العظمى ، يتضمن طلب ارسال الآلين من العساكر النظامية الى دار السعادة ، وأنه جار تهيئة استعدادات السفر ، وتم استدعاء السفن المصرية التي كانت مشاركة في نقل القوات بعد مسألة الحيشة ، وجاءت الإشارة الى أن الجاهز منها والذي تقرر ابجاره في اليوم التالي الاثنين ١٠ يولييه ١٨٦٦ ثلاث سفن ، اثنتان تجاريتان هما الدقهلية والرحمانية والثالثة « المعروسة » التي كانت مخصصة لركوب الخديوي ، وحملت هذه السفن جانباً من القوات ، وبعدها الباخرة التجارية « الفيوم » التي كانت عائدة من الاسكندرية ، على أن تلحق بها السفن الأخرى التي ترد من البحر الأحمر ( ٢٨٣ ) ، وكانت منها التجارية الشرقية ، البحرية ، والحربية مصر والغربية وغيرها ( ٢٨٤ ) .

وقد أشار البعض الى أن عدد القوات التي أرسلت كان ٧٠٤٥ جندياً ، يقودها أحمد راشد باشا حسني (\*) ، والبعض الآخر نحو ٧٠٠٠ ( ٢٨٥ ) ، بينما ذكرت الوقائع المصرية أن ما بلغها من الأخبار

---

( ٢٨٢ ) الوقائع المصرية : الممد ٦٦٥ بتاريخ الأحد ١٧ جمادى الثاني ١٢٩٣ هـ / ٩ يولية ١٨٧٦ .

( ٢٨٣ ) الوقائع المصرية : الممد نفسه .

( ٢٨٤ ) - الممد ٦٦٦ بتاريخ ٢٤ جمادى الثانية ١٢٩٣ هـ / ١٦ يولية ١٨٧٦ ، - الممد ٦٨٨ بتاريخ غرة ذي الحجة ١٢٩٣ هـ / ١٧ ديسمبر ١٨٧٦ .

( ★ ) أحمد راشد حسني باشا الجركسي ١٢٥٠ هـ / ١٨٣٤ - ١٣٢٣ هـ / ١٩٠٥ : ولد في إحدى مدن القوقاز ثم سافر الى الاسكندرية وعمره تسع سنوات ومكث بها عامين ثم قدم الى مصر وأقام بها ، والتحق بمدرسة المفروزة ( المشاه ) سنة ١٨٤٩ ، ولما أتم علومه سافر الى فرنسا ١٨٥٤ وعاد . بعد عامين برتبة ملازم أول ، وصار يترقى الى أن عين أمير الآلي ١٨٦٠ ثم قائداً للآلي السيد الثاني ، واستغنى عن خدماته بالعيش لفترة وعين في تفتيش الوجه القبلي ثم أعيد ثانية ١٨٦٣ وتول قيادة الآلي الرابع في كسلا ، ثم الآلي الأول في الخرطوم ، فالآلي السابع في الحجاز وغير ذلك ثم قائداً للقوات في بربرة وفي سنة ١٨٦٥ قائداً للواء السابع الذي سافر الى كريت ونال عن بسالته رتبة اللواء عام ١٨٦٧ ، وفي نفس العام منح رتبة الرفيق وعين قائداً لآليات الحرس ويادورا ، وقد اشترك ضمن الثورة العربية في عدة معارك ضد الانجليز ، وأصيب في قفصه في معركة القصاصين . وبعد هزيمة الرابيين ألقي القبض عليه بتهمة اشتراكه في الثورة ، وتوفي ١٣٢٣ / ١٩٠٥ ، وبسبب من النظام القلائل .

- زكي محمد مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص ٧ ، ص ٨ .

( ٢٨٥ ) د - أحمد عبد التصف محمود : مرجع سابق ، ص ٧٠١ ، - السيد سيد . ذياب : مرجع سابق ، ص ٢٥٧ .

الرسمية أن تلك القوات قدرت بمشرة آلاف فرد ، وقد ظلت عمليات نقلها بحريا مستمرة حتى ديسمبر ١٨٧٦ ، حيث قامت بنقل بقيتها ثلاث سفن هي الغربية ومصر والتجارية الرحمانية ، وقد اتجهت هذه السفن بحمولاتها الى سلانيك (٢٨٦) .

### - الحرب الروسية التركية ١٨٧٧/١٨٧٨ :

في أبريل ١٨٧٧ أعلنت روسيا الحرب على تركيا سعيا وراء أهدافها التوسعية ، وزحف جيوشها على البلقا والأملاك العثمانية في آسيا (٢٨٧) .

في الوقت ذاته ، لم تكن القوات المصرية التي شاركت في أحداث البلقان قد عادت الى مصر ومن ثم فقد شاركت في تلك الحرب ، ثم أرسلت قوات مصرية أخرى لتعزيزها ، بناء على طلب السلطان وموافقة الخديوي بعد أن بحث - لأول مرة في تاريخ مصر النيابي في العصر الحديث - مجلس شورى النواب مسألة تمويلها ، نظرا لتفاقم الديون ، وبما لا يخل بمصلحة الدائنين الأوروبيين وتم ذلك عن طريق فرض ضريبة اضافية قدرها ١٠٪ من مجموع ضرائب مصر ، وأعدت الحملة بقيادة الأمير حسن ثالث أنجال الخديوي اسماعيل ، وكانت تتكون من ٦ الى ٧ آلاف مقاتل، بينما ذكر الدكتور أحمد عبد المنصف أنها كانت ١١٥٣٠ جنديا (٢٨٨) .

وقد أشارت الوقائع المصرية لهذه القوة ، فذكرت أن إبحارها من الاسكندرية كان يوم الاثنين ١١ يونية ١٨٧٧ ، وقامت بنقلها تسع سفن، أربع منها حربية هي مصر ، محمد علي ، الغربية ، صاعقة ، وخمس تجارية هي فيوم ، شرقية ، رحمانية ، بحيرة ، طنطا ، وسارت في حراسة سفن حربية عثمانية قدمت من الاستانة لهذا الغرض (٢٨٩) .

على أن ما يعنينا من هذه الاشارات هو ما تؤكد عن مدى التلاحم الذي كان بين السفن التجارية والحربية في مثل هذه الظروف سواء بالنسبة لاشتراكهما في النقل أو في حراسة تأمين المسير ، وهنا تجدر

---

(٢٨٦) الوقائع المصرية : المجلد ٦٨٨ بتاريخ غرة ذي الحجة ١٢٩٣ هـ/ ١٧ ديسمبر

١٨٧٦ .

(٢٨٧) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ١٩٣ ، ص ١٩٤ .

(٢٨٨) - المرجع نفسه ، ص ١٩٥ ، ١٩٦ . - د. أحمد عبد المنصف محمود :

مرجع سابق ، ص : ٧٠٦ .

(٢٨٩) الوقائع المصرية : المجلد ٧١٤ بتاريخ ٦ جمادى الثاني ١٢٩٤ هـ/ ٢٧ يونية

١٨٧٧ .

للإشارة الى أنه كان من المتعارف عليه عند اعلان حالة الطوارئ في  
الممرات المحيطة ضرورة اعلام سفن مختلف الدول بذلك ، ولذا فقد نشرت  
حكومة الباب العالي في صحيفة « بصيرت » ما نقلته عنها « الوقائع  
المصرية » من أنه صدر قرار من الدولة العلية بخصوص البحر الأسود  
يشتمل على أربع مواد هي :

**أولاً :** قامت الدولة العلية بفرض حصار بحري حول سواحل روسيا من  
« جوركسو » بجهة آسيا من البحر الأسود الى مصب « كيليبا »  
بجهة الروم ايلي .

**ثانياً :** يبدأ الحصار من ٥ مايو ١٨٧٧ ، وتكون المحافظة عليه بواسطة  
دونمه عثمانية تحتوي على قوة كافية .

**ثالثاً :** رخص للسفن التجارية التي ترغب في الذهاب الى الموانئ التي  
تحت الحصار ثلاثة أيام ( مهلة - سماح ) ، وللسفن التي تريد  
الخروج خمسة أيام ، وذلك بعد ٥ مايو ، وتعامل بعد ذلك السفن  
التي تريد الدخول أو الخروج معاملة الأعداء .

**رابعاً :** السفن التي تكون سائرة ولم تعلم بالحصار ، على الدونما  
العثمانية أن تخبرها بذلك عند اقترابها من جهات الحصار ، فان  
استمرت في السير بقصد الدخول تعامل معاملة الأعداء (٢٩٠) .

أما بالنسبة لأحداث المارك فانه رغم صلابه القوات التركية  
والمصرية ، الا أن القوات الروسية اكتسحت البلقان ، وهنا تجدر الإشارة  
الى أن الخطر هدد الأستانة ذاتها ، حتى انه حدثت حركة كبيرة من  
المهاجرين الى خارجها لدرجة أنهم وصلوا أزمير وهناك كانت ترسل كميات  
كبيرة من البز ، ( الصداقات والتبرعات ) لتوزيعها على المهاجرين ،  
وتجمعت أعداد كبيرة من عساكر الرديف ، لارسالها الى ميدان  
الحرب (٢٩١) ، وكذلك المتطوعون ، وانتهت بتوقيع معاهدة سان استافانو  
٣ مارس ١٨٧٨ ، وأذن بالسفر للسفن التجارية (٢٩٢) .

ومن المهام التي قامت بها السفن التجارية المصرية أثناء الأحداث  
علاوة على نقل الجنود وأسلحتهم انها تولت أيضا مسئولية نقل البريد ،  
وكذلك إعادة الجرحى والمرضى الى مصر ، وقد وودت إشارة لقيام البخرة

(٢٩٠) - : العدد ٧١١ بتاريخ ١٤ جاسى الأول ١٢٩٤ هـ/ ٢٧ مايو ١٨٧٧ .

(٢٩١) - : العدد ٧٤٣ بتاريخ ٩ محرم ١٢٩٥ هـ/ ١٣ يناير ١٨٧٨ .

(٢٩٢) - : أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٩٧ ، وكان  
تاريخ معاهدة الصلح الروسية التركية ٣ مارس وهو ما أوردته الوقائع وليس كما ذكره  
البطش ١٥ مارس ١٨٧٨ .

« الرحمانية » بنقل ٧٠ فردا جرحى الى الاسكندرية ، وكذلك المهاجرين بين الموانئ العثمانية ونفس الشيء بالنسبة لنقل القوات من الولايات العثمانية - التي لم تكن بها سفن بحرية كافية - الى ميدان الحرب (٢٩٣) .

ومع اواخر مارس ١٨٧٧ بدأت تجهيزات عودة تلك السفن وعلى متنها القوات المصرية ، من حيث كان تمركزها في وارنة الى الاسكندرية ثم عادت بأفواجها الأولى الى مصر خمس سفن أبحرت من الاسكندرية يومى الأربعاء والخميس ٣ ، ٤ أبريل ١٨٧٧ واستمرت عمليات النقل فى الفترات التالية (٢٩٤) .

على أنه من الضروري فى هذا المجال الإشارة الى أن مشاركة مصر فى هذه الأحداث قد كبدتها خسائر مالية كبيرة ، زادت من سوء حال الحكومة والمصريين على السواء ، فعندما فرضت الضرائب لتمويل نفقات حدثت تدمرات ثورية فى صعيد مصر على الحكم الخديوى ، وبعد ما عادت القوات لم تكن هناك أموال تكفى للانفاق على الجيش فتم تسريح ٢٥٠٠ من الضباط للاستيداع دفعة واحدة ، بالإضافة الى تأخر مرتبات الموظفين وتزايد الحنق على الوزارة النوبارية والمداخلات الأوربية ، فحدثت ثورة الضباط على نوبار باشا يوم الثلاثاء ١٨ فبراير ١٨٧٩ بقيادة لطيف سليم باشا ، وكادوا يقتكون به ، وهاج بعضهم على الخديوى نفسه ، الأمر الذى عجل بسقوط وزارة نوبار فى ١٩ فبراير ١٨٧٩ (٢٩٥) .

وعلى صعيد البحرية التجارية المصرية فقد أشرنا سابقا الى ان مشاركة سفنها بالقياس للجدوى الاقتصادية للتشغيل فى النشاط التجارى ، كانت لاتفى يوميات الحكومة بنفس العائد ، وبالأحرى كانت تمثل خسارتها ، ويرجع أن مشاركة سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى حروب الحبشة - البلقان - الروسية التركية ، كانت من أهم أسبابه وجود عجز فى إيراداتها عن تلك السنوات ولذا فقد حققت أرباحا بعد

---

(٢٩٣) الوقائع المصرية : العدد ٧٥٠ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٩٥ هـ / ٣ مارس ١٨٧٨ . - السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٦٥ .

(٢٩٤) الوقائع المصرية : العدد ٧٥٥ بتاريخ ٤ ربيع الثانى ١٢٩٥ هـ / ٧ أبريل ١٨٧٨ . - العدد ٧٥٦ بتاريخ ١١ ربيع الثانى ١٢٩٥ هـ / ١٤ أبريل ١٨٧٨ .

(٢٩٥) للتزيد حول هذه الموضوعات : - د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر والمسالمة المصرية ، ص - ص : ٤٤ - ١٠٧ .

- الكسندر شولس : مرجع سابق ، ص - ص : ٦١ - ١٣٧ ، - د. أنور عبد الملك : مرجع سابق ، ص - ص : ٣٩٥ - ٤٨٠ .

- عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ٤ ، ط ٤ ، ص - ص : ١٣٨ - ٢١٢ . - د. على شلقى : جيعة مصر الفتاة ، د. مصر النهضة « مركز تاريخ مصر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٠ ، ص - ص : ٧ - ٤٨ -

انتهائها وتفرغها للعمل الملاحي التجاري رغم معاناة سائر مصر (٢٩٦) .  
وزاد من تلك الحسارة كثرة أعداد السفن التجارية المشاركة ولم يكن الأمر  
مجرد سفينة أو اثنتان وإنما تقارب من العشر في بعض الأحيان أى أحداث  
خلل كبير في نظم المرور ، ومن ثم يمكن القول بأن هذه الأحداث كانت  
نكبة بالنسبة لمصر وقد أثبتت الأحداث في الفترات اللاحقة أن الدفاع  
السياسي أو محاولة إثبات التفوق أو التطور الحضاري لا جدوى منه  
بدون ركيزة اقتصادية قوية وهو ما حدث في مصر منذ تراكم الديون  
فصندوق الدين فاللجنة والرقابة الثنائية وعزل الخديوي وبعد ذلك  
الاحتلال .

لكن وعلى الرغم من الخسائر ازاء عجز إيرادات البحرية التجارية  
من جراء المشاركة في تلك الحروب والحملات ، إلا أن الدور الذي كانت  
تقوم به لا يمكن إنكاره في عدة مجالات تتصل بهذا الجانب هي :

أولاً : أن طبيعة عملها في أوقات السلم جنبت الأسطول الحربي مهام كانت  
تلقى على عاتقه من قبل ، وتحول دون تفرغه للجوانب العسكرية ،  
ومنها احضار الأخشاب وغيرها مشال ذلك ماكان يتم في بدايات  
سعيد باشا عند ارسال الحربية تارة وبعض التجارية تارة أخرى ،  
مثلاً كانت هذه السفن التجارية أدوات نقل المراكب والآليات  
بين مختلف الموانئ والقلاع بتجهيزاتهم وما الى ذلك في غير أوقات  
المحارك الحربية .

ثانياً : كانت تشارك السفن التجارية في المهام الاستطلاعية أو الاستكشافية  
التي مهدت السبيل لمد النفوذ المصري لمناطق جديدة وخاصة في  
عهد اسماعيل باشا بالنسبة لأموريات الغنصارات في المحققات  
المصرية ، وفي هذا المجال نشير الى أن استخدام الخديوي للسفن  
التجارية للقيام بذلك الدور ، كان أمراً مشروعاً على الأقل في مواجهة  
المد الاجنبي الذي كان يستخدم نفس الأسلوب ، ويكفي أن نشير  
الى أن الميجور ادوارد راسيل Edward Russel المقيم السياسي  
في عدن لم يكتف بعمل دعاية مضادة للدور المصري أثناء انعقاد  
سوق تجارة بربرة ، وإنما طلب من حكومة الهند البريطانية ومن  
حكومة لندن اتخاذ الاجراءات العملية لمنع تقدم المصريين ، كما أنه  
طلب منها « اتباع سياسة تقوم على جعل التدخل السياسي يتبع

---

(٢٩٦) راجع ما سبق تناوله عن إيرادات ومصروفات وعجز أو فائض ميزانية مصلحة  
وابورات البوطة الخديوية في الفصل الخامس « قيام البحرية التجارية » .

where British Treaders go. The Political Interference of the British government is to follow. (٢٩٧)

أى أن مهام السفن التجارية فى هذه الحالة كانت تجنب الحكومة المصرية امكانية حدوث مواجهات عسكرية فى حالة ظهور السفن الحربية فى تلك المراحل المبكرة ، ولم تكن الاحتمالات واردة فى مواجهة سفن حربية أجنبية لسفن تجارية تقوم بالمورر السلمى ، وكان يحدث أثناء تأديتها لتلك المأموريات أن تقوم بحمل منقولات خاصة بالمهام العسكرية ، ومن ذلك ما حدث أثناء حملة الصومال التى كان قد قادها ماكيلوب باشا يرافقه وضوان باشا وعبد الرازق بك ، حيث صدر الأمر العالى رقم ٨ بتاريخ ١٧ رمضان ١٢٩٢ هـ ( ١٧ أكتوبر ١٨٧٥ ) الى عبد الرازق بك بتكليف سوارى الباخرة التجارية طنطا بحمل ونقل ٢٠٠٠٠ ريال للاتفاق منها عند اللزوم أثناء المأمورية ، وكذلك ألف بندقية كبسول - وحسب تعبير الوثيقة « ربما تلزم عند وجود أشخاص من الصومال تعتمدون عليهم فى الاستخدام » (٢٩٨) .

ثالثا : كانت سفن البحرية التجارية تمثل مخزونا استراتيجيا - ان جاز التعبير - بالنسبة للسفن الحربية سواء فى حركة تنقلات القادة والريانة فيما بينهما ، أو المشاركة فى التدريب البحرى للتلامذة ، أو فى توافر أعداد من السفن التى يمكن استخدامها فى نقل العتاد والأسلحة .

رابعا : فى ضوء العرض السابق يمكن القول ان بواخر البحرية التجارية المصرية قامت بدور هام فى دعم الأسطول الحربى أثناء المعارك والحروب التى خاضتها أو شاركت فيها مصر (\*) .

---

(٢٩٧) د. فاروق آباظة : مرجع سابق ، ص - ص : ٤٢٩ - ٤٤١ .

(٢٩٨) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٣٩ .

(\*) الخاتمة تضمنتها الدراسة الأصلية للمؤلف غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١

بنفس سنة ان هذا الكتاب ، ص - ص : ٧٢٢ - ٧٢٩ .

## ملاحق الدراسة

ملحق رقم ( ١ ) ( ١ )

المساهمون في الشركة العزيزية الذين حضروا اجتماع ١٦ يوليو ١٨٦٨

عدد العصص	الاسم	رسم الصفحة الواردة بالوثيقة	عدد العصص	الاسم	رسم الصفحة الواردة بالوثيقة
١١٣٠٨٢	حافظ باشا بالتوكيل عن	ص ١	٣٥٠٠	شريف باشا	١٨
	سعادة الديننا الخديوي الأعظم		١٠٠٠	حافظ باشا	١٩
١٠٠٠	اسماعيل صديق باشا		١٠٠	لايت باشا	٢٠
٤٧٥	شعيرين باشا		١٠٠٠	احمد باشا صادق	٢١
١٠٠٠	جاهين باشا ( شاهين )		٥٠٠	احمد باشا رشيد	٢٢
١٠٠٠	عبد الله باشا		٥٠٠	شعيرين باشا بالتوكيل عن	٢٣
٥٠٠	ذو الفقار باشا		٥٦٣	فاضل باشا	٢٤
١٣٥٠	واتب باشا		٣٦٧	محمد عارف باشا ( بالتوكيل )	٢٥
١٦٥٥	اسماعيل باشا حفي		١٤٧٥	داوود باشا	٢٦
٢٨٣٥	منصور باشا			حنا بك مبادي بالتوكيل عن	٢٧
٢٣٥	حسين باشا أمين بيت المال		١٠٠٠	طوسون باشا	٢٨
٥٠	حنا بك مبادي		٢٥٠	محمد بك التشاوي	٢٩
١٠٠٠	معزم بك		١٠٠	احمد باشا الدرمل	٣٠
٣٥٠	محمد بك سيد احمد		١٠٠٠	يعقوب بك	٣١
١٠٠	عبد الله بك السيد		٥٠٠	محمد بك غالب	٣٢
			١٠٠٠	مقلوم بك	٣٣
				احمد افندي التشاوي	٣٤

(١) دار الوثائق القومية ( دواوين الخدمات - محافظ عزيزية ) : المحطة الأولى ،  
الملف الثاني ، وثيقة بتاريخ ١٦ يولية ١٨٦٨ ، مجموعة كتشوف خاصة ببيان أسماء ومقدار  
عصص المذكورين أعطيت لهم تذاكر الجمعية المزمع انقلاصها ، ص - ص : ١ - ٦ .

تاريخ البحرية - ٦٧٣

تابع ما قبله (★)

رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد العصص	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد العصص
٢٨ نفر شخص	محمّد شكيّب بك لوى مطيحي باشا وكيل بحرية ابراهيم افندي السبكي السيد بك ابانلة .....	١٠٠٠ ١٠٠٠ ١٠٠٠ ١٦٥ .....	٢٨ نفر شخص	محمود طوسون بك سليمان بك ابانلة حسن باشا راسم مصطفى بك العناني مصطفى ثابت بك	٥٠٠ ١٠٠٠ ٢٩٨ ٢٨٦٢ ٥٠٠
٢٩ نفر شخص	ص ١		٢٩ نفر شخص	ابراهيم افندي ادهم خليل افندي شريف افندي عشماوى بك باكر فوزى بك مصطفى طوسيه لى بك محمّد مشيرى افندي ابراهيم بك ادهم حسن افندي ولعت جلال بك صفي باشا حسن خطاب محمّد افندي حسن محمّد افندي المصري نقولا افندي العجّار جناب مدكور افندي بالتوكيل عن توبار باشا محمّد بك سعيد محسن بك	٥٠٠ ٤٠٠ ٥٠٠ ٢٥ ٢٥ ٥٠ ٢٥ ٢٥ ٢٥ ٢٥ ٢٥٠ ٥٠ ٢٥ ٥٠٠ ٥٠٠ ٢٥ ١٣٤٤ ٢٥ ٢٥
٢٤ نفر	ص ٢ عددها		٢٤ نفر		

(★) المصدر نفسه .



تابع ما قبله (★)

رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	عدد الصفحة	الاسم	عدد الصفحة	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة
٨٩٦	٣	٢٥	الخواجة اصلان مشاكطاي	٢٥	١٥٥٩٨٦
٥٠		٢٥	الخواجة دبرايو	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة قرايت اوجباني	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة ترنو	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة يوسف سوارس	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة مركاتوميرس	٢٥	
٤٣		٢٥	السيد ابراهيم جيمى	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة جوزيه جاتنى	٢٥	
٥٠		٢٥	الخواجة حبيب سكاكينى	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة باسيل جورجله	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة جوينى رسكوش	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة لورنل	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة لرديكو باركر	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة جوينى برج	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة جونى استانى	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة ابراهيم جوفولوفو	٢٥	
٢٥		٢٥	الخواجة شاورسيه	٢٥	
		٢٥	مطموس بالأصل وينتهى بالاجمال	٢٥	
		١٥٥٩٨٦	الصفحات الى عدد ١١٠ أنقار		
	٤		اجمال أسماء خواجهات مطموسة بالأصل أعدادها ٣٦ نفراً وينتهى اجمال الصفحات بعد هذه الصفحة		
			الى عدد ١٤٦ نفراً		١٦٩٨٥

(★) المصدر نفسه . والنقاط غير واضحة في الأصل « مطموسة » .

تأليف ما قبله: (★)

الاسم العدد الصفحة	الاسم	الصفحة الواردة بالتوثيق	العدد الصفحة	الاسم	العدد الصفحة
١٢٥	الخواجة نوبى جاكى	١٣٥	٥	اجمال خواجات غالييتهم	٢٥
١٢٥	الخواجة جول بلوم	٨٣٥		حصة ، ولكن اسمائهم غير	
٤٢٥	الخواجة ماركيت	٣٥		واسعة بالأصل ، والذين امكن	
١٠٢٥	الخواجة دافيدسون	٢٢٥		قراءتهم من ٣٧ عضوا هم : -	
١٢٥	الخواجة اجيرم	١٠٢٥		الخواجة يوسف دنا	١٢٥
٤٢٥	الخواجة اميل سكاكينى	٧٥		الخواجة شكر الله عزام	١٢٥
١٠٢٥	الخواجة متشاكور	٥٠		الخواجة م نى	٤٢٥
	.....			الخواجة ج ، هورس	١٠٢٥
١٨٢	حسبما ينتهى اجمال الصفحات	١٦٥٨٢٥			
١٠٠	احمد الفتى شكرى	٢٥	٦	ملاحق اخرى ص ٦ بالكشف	١٠٠
٤٤	الخواجة موسى ريف	٤٠		نفسه	
٢٥	الخواجة اصلان قضاوى	١٤٥		محمود بك الفلكى	٤٤
٥٠	الخواجة اودللو جوادنيو	٧٥		الخواجة فضل اورامى	٢٥
٥٠	هيكالى	٢٥		الخواجة بشورفتشا	٥٠
٤٠٠				الخواجة نقولا الجورنالجي	٥٠
				( الصطى )	٥٠
				الخواجة اودللو بالتوكيل	٤٠٠
				حيدر باشا	

ملاحظات		كشف (١١) واهجر البحر للقطر		كشف (٧١) واهجر البحر الأحمر	
١	١	١	١	١	١
٢	٢	٢	٢	٢	٢
٣	٣	٣	٣	٣	٣
٤	٤	٤	٤	٤	٤
٥	٥	٥	٥	٥	٥
٦	٦	٦	٦	٦	٦
٧	٧	٧	٧	٧	٧
٨	٨	٨	٨	٨	٨
٩	٩	٩	٩	٩	٩
١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
١١	١١	١١	١١	١١	١١
١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢
١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣
١٤	١٤	١٤	١٤	١٤	١٤
١٥	١٥	١٥	١٥	١٥	١٥
١٦	١٦	١٦	١٦	١٦	١٦
١٧	١٧	١٧	١٧	١٧	١٧
١٨	١٨	١٨	١٨	١٨	١٨
١٩	١٩	١٩	١٩	١٩	١٩
٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠
٢١	٢١	٢١	٢١	٢١	٢١
٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢
٢٣	٢٣	٢٣	٢٣	٢٣	٢٣
٢٤	٢٤	٢٤	٢٤	٢٤	٢٤
٢٥	٢٥	٢٥	٢٥	٢٥	٢٥
٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦
٢٧	٢٧	٢٧	٢٧	٢٧	٢٧
٢٨	٢٨	٢٨	٢٨	٢٨	٢٨
٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩
٣٠	٣٠	٣٠	٣٠	٣٠	٣٠
٣١	٣١	٣١	٣١	٣١	٣١
٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢	٣٢
٣٣	٣٣	٣٣	٣٣	٣٣	٣٣
٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤
٣٥	٣٥	٣٥	٣٥	٣٥	٣٥
٣٦	٣٦	٣٦	٣٦	٣٦	٣٦
٣٧	٣٧	٣٧	٣٧	٣٧	٣٧
٣٨	٣٨	٣٨	٣٨	٣٨	٣٨
٣٩	٣٩	٣٩	٣٩	٣٩	٣٩
٤٠	٤٠	٤٠	٤٠	٤٠	٤٠
٤١	٤١	٤١	٤١	٤١	٤١
٤٢	٤٢	٤٢	٤٢	٤٢	٤٢
٤٣	٤٣	٤٣	٤٣	٤٣	٤٣
٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤
٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥
٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦
٤٧	٤٧	٤٧	٤٧	٤٧	٤٧
٤٨	٤٨	٤٨	٤٨	٤٨	٤٨
٤٩	٤٩	٤٩	٤٩	٤٩	٤٩
٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠
٥١	٥١	٥١	٥١	٥١	٥١
٥٢	٥٢	٥٢	٥٢	٥٢	٥٢
٥٣	٥٣	٥٣	٥٣	٥٣	٥٣
٥٤	٥٤	٥٤	٥٤	٥٤	٥٤
٥٥	٥٥	٥٥	٥٥	٥٥	٥٥
٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦	٥٦
٥٧	٥٧	٥٧	٥٧	٥٧	٥٧
٥٨	٥٨	٥٨	٥٨	٥٨	٥٨
٥٩	٥٩	٥٩	٥٩	٥٩	٥٩
٦٠	٦٠	٦٠	٦٠	٦٠	٦٠
٦١	٦١	٦١	٦١	٦١	٦١
٦٢	٦٢	٦٢	٦٢	٦٢	٦٢
٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣
٦٤	٦٤	٦٤	٦٤	٦٤	٦٤
٦٥	٦٥	٦٥	٦٥	٦٥	٦٥
٦٦	٦٦	٦٦	٦٦	٦٦	٦٦
٦٧	٦٧	٦٧	٦٧	٦٧	٦٧
٦٨	٦٨	٦٨	٦٨	٦٨	٦٨
٦٩	٦٩	٦٩	٦٩	٦٩	٦٩
٧٠	٧٠	٧٠	٧٠	٧٠	٧٠
٧١	٧١	٧١	٧١	٧١	٧١
٧٢	٧٢	٧٢	٧٢	٧٢	٧٢
٧٣	٧٣	٧٣	٧٣	٧٣	٧٣
٧٤	٧٤	٧٤	٧٤	٧٤	٧٤
٧٥	٧٥	٧٥	٧٥	٧٥	٧٥
٧٦	٧٦	٧٦	٧٦	٧٦	٧٦
٧٧	٧٧	٧٧	٧٧	٧٧	٧٧
٧٨	٧٨	٧٨	٧٨	٧٨	٧٨
٧٩	٧٩	٧٩	٧٩	٧٩	٧٩
٨٠	٨٠	٨٠	٨٠	٨٠	٨٠
٨١	٨١	٨١	٨١	٨١	٨١
٨٢	٨٢	٨٢	٨٢	٨٢	٨٢
٨٣	٨٣	٨٣	٨٣	٨٣	٨٣
٨٤	٨٤	٨٤	٨٤	٨٤	٨٤
٨٥	٨٥	٨٥	٨٥	٨٥	٨٥
٨٦	٨٦	٨٦	٨٦	٨٦	٨٦
٨٧	٨٧	٨٧	٨٧	٨٧	٨٧
٨٨	٨٨	٨٨	٨٨	٨٨	٨٨
٨٩	٨٩	٨٩	٨٩	٨٩	٨٩
٩٠	٩٠	٩٠	٩٠	٩٠	٩٠
٩١	٩١	٩١	٩١	٩١	٩١
٩٢	٩٢	٩٢	٩٢	٩٢	٩٢
٩٣	٩٣	٩٣	٩٣	٩٣	٩٣
٩٤	٩٤	٩٤	٩٤	٩٤	٩٤
٩٥	٩٥	٩٥	٩٥	٩٥	٩٥
٩٦	٩٦	٩٦	٩٦	٩٦	٩٦
٩٧	٩٧	٩٧	٩٧	٩٧	٩٧
٩٨	٩٨	٩٨	٩٨	٩٨	٩٨
٩٩	٩٩	٩٩	٩٩	٩٩	٩٩
١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
١٠١	١٠١	١٠١	١٠١	١٠١	١٠١
١٠٢	١٠٢	١٠٢	١٠٢	١٠٢	١٠٢
١٠٣	١٠٣	١٠٣	١٠٣	١٠٣	١٠٣
١٠٤	١٠٤	١٠٤	١٠٤	١٠٤	١٠٤
١٠٥	١٠٥	١٠٥	١٠٥	١٠٥	١٠٥
١٠٦	١٠٦	١٠٦	١٠٦	١٠٦	١٠٦
١٠٧	١٠٧	١٠٧	١٠٧	١٠٧	١٠٧
١٠٨	١٠٨	١٠٨	١٠٨	١٠٨	١٠٨
١٠٩	١٠٩	١٠٩	١٠٩	١٠٩	١٠٩
١١٠	١١٠	١١٠	١١٠	١١٠	١١٠
١١١	١١١	١١١	١١١	١١١	١١١
١١٢	١١٢	١١٢	١١٢	١١٢	١١٢
١١٣	١١٣	١١٣	١١٣	١١٣	١١٣
١١٤	١١٤	١١٤	١١٤	١١٤	١١٤
١١٥	١١٥	١١٥	١١٥	١١٥	١١٥
١١٦	١١٦	١١٦	١١٦	١١٦	١١٦
١١٧	١١٧	١١٧	١١٧	١١٧	١١٧
١١٨	١١٨	١١٨	١١٨	١١٨	١١٨
١١٩	١١٩	١١٩	١١٩	١١٩	١١٩
١٢٠	١٢٠	١٢٠	١٢٠	١٢٠	١٢٠
١٢١	١٢١	١٢١	١٢١	١٢١	١٢١
١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢	١٢٢
١٢٣	١٢٣	١٢٣	١٢٣	١٢٣	١٢٣
١٢٤	١٢٤	١٢٤	١٢٤	١٢٤	١٢٤
١٢٥	١٢٥	١٢٥	١٢٥	١٢٥	١٢٥
١٢٦	١٢٦	١٢٦	١٢٦	١٢٦	١٢٦
١٢٧	١٢٧	١٢٧	١٢٧	١٢٧	١٢٧
١٢٨	١٢٨	١٢٨	١٢٨	١٢٨	١٢٨
١٢٩	١٢٩	١٢٩	١٢٩	١٢٩	١٢٩
١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠
١٣١	١٣١	١٣١	١٣١	١٣١	١٣١
١٣٢	١٣٢	١٣٢	١٣٢	١٣٢	١٣٢
١٣٣	١٣٣	١٣٣	١٣٣	١٣٣	١٣٣
١٣٤	١٣٤	١٣٤	١٣٤	١٣٤	١٣٤
١٣٥	١٣٥	١٣٥	١٣٥	١٣٥	١٣٥
١٣٦	١٣٦	١٣٦	١٣٦	١٣٦	١٣٦
١٣٧	١٣٧	١٣٧	١٣٧	١٣٧	١٣٧
١٣٨	١٣٨	١٣٨	١٣٨	١٣٨	١٣٨
١٣٩	١٣٩	١٣٩	١٣٩	١٣٩	١٣٩
١٤٠	١٤٠	١٤٠	١٤٠	١٤٠	١٤٠
١٤١	١٤١	١٤١	١٤١	١٤١	١٤١
١٤٢	١٤٢	١٤٢	١٤٢	١٤٢	١٤٢
١٤٣	١٤٣	١٤٣	١٤٣	١٤٣	١٤٣
١٤٤	١٤٤	١٤٤	١٤٤	١٤٤	١٤٤
١٤٥	١٤٥	١٤٥	١٤٥	١٤٥	١٤٥
١٤٦	١٤٦	١٤٦	١٤٦	١٤٦	١٤٦
١٤٧	١٤٧	١٤٧	١٤٧	١٤٧	١٤٧
١٤٨	١٤٨	١٤٨	١٤٨	١٤٨	١٤٨
١٤٩	١٤٩	١٤٩	١٤٩	١٤٩	١٤٩
١٥٠	١٥٠	١٥٠	١٥٠	١٥٠	١٥٠
١٥١	١٥١	١٥١	١٥١	١٥١	١٥١
١٥٢	١٥٢	١٥٢	١٥٢	١٥٢	١٥٢
١٥٣	١٥٣	١٥٣	١٥٣	١٥٣	١٥٣
١٥٤	١٥٤	١٥٤	١٥٤	١٥٤	١٥٤
١٥٥	١٥٥	١٥٥	١٥٥	١٥٥	١٥٥
١٥٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦
١٥٧	١٥٧	١٥٧	١٥٧	١٥٧	١٥٧
١٥٨	١٥٨	١٥٨	١٥٨	١٥٨	١٥٨
١٥٩	١٥٩	١٥٩	١٥٩	١٥٩	١٥٩
١٦٠	١٦٠	١٦٠	١٦٠	١٦٠	١٦٠
١٦١	١٦١	١٦١	١٦١	١٦١	١٦١
١٦٢	١٦٢	١٦٢	١٦٢	١٦٢	١٦٢
١٦٣	١٦٣	١٦٣	١٦٣	١٦٣	١٦٣
١٦٤	١٦٤	١٦٤	١٦٤	١٦٤	١٦٤
١٦٥	١٦٥	١٦٥	١٦٥	١٦٥	١٦٥
١٦٦	١٦٦	١٦٦	١٦٦	١٦٦	١٦٦
١٦٧	١٦٧	١٦٧	١٦٧	١٦٧	١٦٧
١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨	١٦٨
١٦٩	١٦٩	١٦٩	١٦٩	١٦٩	١٦٩
١٧٠	١٧٠	١٧٠	١٧٠	١٧٠	١٧٠
١٧١	١٧١	١٧١	١٧١	١٧١	١٧١
١٧٢	١٧٢	١٧٢	١٧٢	١٧٢	١٧٢
١٧٣	١٧٣	١٧٣	١٧٣	١٧٣	١٧٣
١٧٤	١٧٤	١٧٤	١٧٤	١٧٤	١٧٤
١٧٥	١٧٥	١٧٥	١٧٥	١٧٥	١٧٥
١٧٦	١٧٦	١٧٦	١٧٦	١٧٦	١٧٦
١٧٧	١٧٧	١٧٧	١٧٧	١٧٧	١٧٧
١٧٨	١٧٨	١٧٨	١٧٨	١٧٨	١٧٨
١٧٩	١٧٩	١٧٩	١٧٩	١٧٩	١٧٩
١٨٠	١٨٠	١٨٠	١٨٠	١٨٠	١٨٠
١٨١	١٨١	١٨١	١٨١	١٨١	١٨١
١٨٢	١٨٢	١٨٢	١٨٢	١٨٢	١٨٢
١٨٣	١٨٣	١٨٣	١٨٣	١٨٣	١٨٣
١٨٤	١٨٤	١٨٤	١٨٤	١٨٤	١٨٤
١٨٥	١٨٥	١٨٥	١٨٥	١٨٥	١٨٥
١٨٦	١٨٦	١٨٦	١٨٦	١٨٦	١٨٦
١٨٧	١٨٧	١٨٧	١٨٧	١٨٧	١٨٧
١٨٨	١٨٨	١٨٨	١٨٨	١٨٨	١٨٨
١٨٩	١٨٩	١٨٩	١٨٩	١٨٩	١٨٩
١٩٠	١٩٠	١٩٠	١٩٠	١٩٠	١٩٠
١٩١	١٩١	١٩١	١٩١	١٩١	١٩١
١٩٢	١٩٢	١٩٢	١٩٢	١٩٢	١٩٢
١٩٣	١٩٣	١٩٣	١٩٣	١٩٣	١٩٣
١٩٤	١٩٤	١٩٤	١٩٤	١٩٤	١٩٤
١٩٥	١٩٥	١٩٥	١٩		

روبيات ودرجات الترميمية المنخفضة بالمعنى ... بتاريخ ٧ صفر ١٤٢٨ هـ (٥١)

(٤) **محقق و راجع**

② البيان في تتبع مستقلى الأرض، ولا جغرافى من قبله.





## قائمة المصادر والمراجع

اولا : مصادر غير منشورة : -

( ١ ) وثائق باللغة العربية «موضحة بياناتها في مواضعها بالبحث»:

١ - ديوان معينة سنية : ويشمل الدفاتر والمحافظ وضمن ما يصويه الأوامر المتنوعة الصادرة ، ومكاتبات المعية الصادرة والواردة ، وتم الاستعانة بوثائق من دفاتر يعود بعضها الى أواخر عهد عباس باشا الأول ، وفترة حكم كل من محمد سعيد باشا واسماعيل باشا وبيان الدفاتر حسب ارقامها كما يلي :

( ١ ) الدفاتر حسب ارقامها :

- دفتر ٣٠ جزء اول اوامر
- دفتر ٤٥ صادر معية تركي
- دفتر ٥٨ صادر معية تركي
- دفتر ٥٠٢ صادر معية تركي
- دفتر ٥٠٤ فهرس اوامر صادرة
- دفتر ٥٠٥ فهرس اوامر صادرة
- دفتر ٥٠٦ اوامر عام ١٢٧١ هـ
- دفتر ٥١٨ وارد معية
- دفتر ٥٢٥ صادر معية تركي - قسم ثان
- دفتر ٥٢٦ اوامر تركي - قسم ثان
- دفتر ٥٣٠ وارد معية تركي
- دفتر ٥٣١ صادر معية تركي - ج ٢ .
- دفتر ٥٣٧ اوامر تركي
- دفتر ٥٤٦ اوامر تركي عام ١٢٧٢ هـ

- دفتر ٥٧٢ أوامر صابرة
- دفتر ٥٨٣ أوامر صابرة
- دفتر ١٢٧٩ أوامر
- دفتر ١٦١٨ صابر معية ج ٥ ٥
- دفتر ١٦٧٣ أوامر
- دفتر ١٨٥٣ أوامر
- دفتر ١٨٨٦ أوامر
- دفتر ١٨٩٤ أوامر
- دفتر ١٩٠٧ أوامر عربى
- دفتر ١٩١١ أوامر عربى
- دفتر ١٩١٦ أوامر عربى
- دفتر ١٩١٩ أوامر عربى
- دفتر ١٩٣٠ أوامر عربى

#### — ( ب ) المصافى :

- محفظة ٢ أوامر معية سنبة
- محفظة ٣ أوامر معية سنبة
- محفظة ٨ قهارس أوامر كريمة
- محفظة ٩ معية تركى « تراجم »
- محفظة ١٠ معية تركى « تراجم »
- محفظة ١٧ معية تركى
- محفظة ٢١ معية تركى
- محفظة ٢٣ معية تركى
- محفظة ٢٥ معية تركى
- محفظة ٣٢ معية تركى
- محفظة ٣٧ معية تركى
- محفظة ٤٤ معية تركى ج ٢
- محفظة ٤٧ معية تركى
- محفظة ٤٨ معية تركى « الحجاز »
- محفظة ١٠٢ تراجم نقاتر

#### ٢ — محافظ الأبحاث :

وهى تشمل مكاتبات متنوعة تتضمن مسـتـخرجات من الوقائع  
المصرية وموضوعات شتى فى صـبـور مكاتبات وبعض الأوامر  
الكريمة ومكاتبات خاصة بالموانئ والفنارات والرسوم والجمارك

التجارية بالإضافة الى ملخصات لمكاتبات وغيرها وتم الاستماعة  
بوثنائى من المحافظ الآتية :-

- محفظة ١ الوقائع المصرية
- محفظة ٢ الوقائع المصرية
- محفظة ١١ الوقائع المصرية
- محفظة ١٢ ملخصات محافظ
- محفظة ١٣ ترجمة معية تركى  
( مستخرجات وقائع )
- محفظة ٢١ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٢ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٨ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٩ ملخصات محافظ

#### محافظ القرمات : -

وهى تحوى ترجمة نسخ من القرمات الصادرة الى ولاية مصر ،  
بالاضافة الى ملفات خاصة بالعائلة الحميدية العلية وقد تم  
الاستماعة بوثنائى من المحافظ التالية :-

- محفظة ١٢٠ قرمات
- محفظة ١٢١ قرمات
- محفظة ١٢٥ قرمات
- محفظة ١٢٦ قرمات وبها ملفات العائلة
- محفظة ١٣٠ قرمات

#### ٣ - محافظ مجلس الوزراء :-

المجموعة ١٢ محافظ قناة السويس ، محفظة رقم ٤ ، ملف ١٢ / ٠١

#### ٤ - ديوان السكك الحديدية :-

- محفظة ٤ سكك حديدية

#### ٥ - المجلس الخصوصى :-

- دفتر ١٨ مجلس خصوصى ج ٤ .
- دفتر ٤٧ قرارات المجلس

#### ٦ - ديوان البحرية :-

دفتر ٢٨٧ عربى ج ٢ ( س / ٤ / ٥ / ٢ )



## ٧ - دواوين الخدمات :

وهي تصوى الوثائق الخاصة بالبحرية التجسارية المصرية ومشروعاتها في صورة اشركات أو مصالح حكومية وتتنوع بين السجلات والدفاتر والقرارات المطبوعة في محفوظات الكتب ، وهي تتناول ما يخص بمجمل أوجه النشاط من مكاتبات وارده وصادرة ، وقرارات وتوكيلات ملحية وخطوط سير ورسوم عوائد وفنارات ٠٠ الى آخره ولكن يلاحظ تداخل الوثائق المحفوظة في الفترات الزمنية ، فنجد وثائق مصلحة الواپورات الميرية مثلا في مكاتبات الشركة المجدية ، ومحفوظات الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية في وثائق الشركة العريزية وهكذا ، حيث لم تتم بعدد الفهرسة النوعية ، لأن هذه الوثائق ضمت حديثا لدار الوثائق القومية ، بيد انه تم فهرسة السجلات بدقة شديدة وهذه السجلات تحوى قيد التحريرات الصادرة والواردة الخاصة بديوان العموم، وقلم ادارة المنير ، التوكيلات والفروع سواء باللغة العربية أو الأجنبية ، الانجليزية أو الفرنسية ، أو بهما معا ، وقد تم الاستعانة بوثائق من السجلات والمحاظف التالية : -

### ( ١ ) الشركة المجدية : أولا : سجلات : -

#### — سجلات مجموعة م ١/٦ : -

سجل م ١/١/٦ ، سجل م ٢/١/٦  
سجل م ٣/١/٦ ، سجل م ٤/١/٦  
سجل م ٥/١/٦ ، سجل م ٧/١/٦  
سجل م ٨/١/٦ ، سجل م ٩/١/٦  
سجل م ١٠/١/٦

#### — سجلات مجموعة م ٢/٦ : -

سجل م ٢/٢/٦ ، سجل م ٤/٢/٦

#### — سجلات مجموعة م ٣/٦ : -

سجل م ١/٣/٦ ، سجل م ٢/٣/٦  
سجل م ٣/٣/٦ ، سجل م ٤/٣/٦  
سجل م ٥/٣/٦

#### — سجلات مجموعة م ٤/٦ : -

سجل م ٢/٤/٦ ، سجل م ٣/٤/٦  
سجل م ٤/٤/٦ ، سجل م ٥/٤/٦  
سجل م ٦/٤/٦ ، سجل م ٧/٤/٦

## ثانيا : المحافظ : -

- محفظة ١ ماليات
- محفظة ٢ مكاتبات مجلس الادارة
- محفظة بوالى شحن وحركة وابورات
- محفظة ١٢ خزينة

## ( ب ) الشركة العزيزية : -

- المحفظة الأولى ( عليها رقم قديم ٤٨ )
- محفظة بدون رقم أو عنوان أو تاريخ ، بها ملفات رسوم الموانئ والفنارات من الجمعية البحرية
- محفظة (٤٧) مؤسسين العزيزية
- محفظة نظامنامه القومبانية العزيزية ( محفوظات العزيزية )
- محفظة ملخصات
- محفظة الواپورات رقم (٢) ٦٥ - ١٨٦٧
- محفظة الواپورات رقم (٤) ٦٨ - ١٨٦٩
- محفظة مكاتبات ادارية ١٨٦١ - ١٨٨٤
- محفظة مكاتبات ادارية ٦٧ / ١٨٦٨
- محفظة الواپورات رقم (١) ٦٢ - ١٨٦٥
- محفظة الواپورات رقم (٣) ٦٧ - ١٩٦٨
- محفظة الواپورات رقم (٥) ٧٠ / ١٨٧١
- محفظة تواجم مفاتر ١٨٦٥ - ١٨٦٨
- محفظة مكاتبات ادارية ٦٨ / ١٨٦٩
- محفظة حجج قرارات جمعية مؤسسين القومبانية المصرية فى سياحة السفن
- محفظة سندات الخديوية فى العزيزية (٢)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٢ هـ ( ١٨٦٥ )
- محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٢ هـ ( ١٨٦٦ )
- محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧
- محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٨ / ١٨٦٩
- محفظة ١٥٢ « أسهم وحصص »
- محفظة عهد ومراتبات وماليات ١٢٨٠ هـ - ١٢٩١ هـ
- محفظة ( ١٨٦٣ - ١٨٧٤ )
- محفظة أرباح وتوكيلات صرف ارباح

- محفظة الميزانية والمرقيات والمهد واليسندات والبنوك
- محفظة (١٣١) سندات وكمبيالات
- محفظة حجج شرعية ومكاتبات ١٨٦٧ - ١٨٨٤ .

( ج ) مصلحة وإبورات البوسطة الخديوية : —

- سجل م ٢٥/٢/١
- سجل م ٢٦/٢/١ ج ١
- سجل م ٢٧/٢/١
- سجل م ٢٧/٢/١ ج ٢
- سجل م ٢٨/٢/١
- سجل م ٢٨/٢/١ ج ٢
- سجل م ٢٩/٢/١
- سجل م ٣٠/٢/١

( ب ) وثائق أجنبية : —

*European Archive :*

- F.O. 78 — 1522, No 9 : From Robert, J. Coloquhoun to Lord Russel, Cairo, 29th January 1860.
- F.O. 78 — 1523, No, 154 : From Robert, J. Coloquhoun to Lord John Russel, Alexandria, 25th November 1860.

*American Archive : Vol 2*

Indication des Ports d'Europe par Ferdinand de Lesseps à Mohammed Said, November 1854.

Despatch No, 93. Agencgamd Consulate General of the U.S.A. Alexandria, Egypt 17, June 1867.

ثانيا : قوانين ووثائق منشورة : —

- حسين حسنى : قانون بيت المال وصندوق الأيتام ، المطبعة الخديوية بولاق مصر ، ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٨٦٥) .
- رفاعة رافع الطهطاوى : القانون التجارى ، مصر ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) برقم « قوانين ٨٢ » بدار الكتب القومية .
- د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية لسياسة مصر فى البحر الأحمر ١٨٦٣ - ١٨٧٩ : مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ١٩٥٩ .

- القوانين التجارية ، طبع بيروت ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩) برقم د قوانين ١٤٤٢ « دار الكتب القومية » .
- القوانين التجارية ، طبع مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ ( ١٨٦٠ ) برقم د قوانين ١٤٤٢ « دار الكتب القومية » .
- قانون التجارة ، المطبعة الأميرية ط ١٢٨٥ هـ بدار الكتب القومية برقم د قوانين وحكام ١٨١ ، ٤٤١ « بدار الكتب القومية » .
- قانون التجارة البحرى ، الطبعة السنية بولاق ١٢٩٢ هـ ( ١٨٧٥ ) برقم قوانين ٤٣٤ بدار الكتب القومية .
- قانون التجارة البحرى ، المطبعة السنية بولاق ١٢٩٢ هـ ( ١٨٧٥ ) برقم قوانين ٤٣٤ بدار الكتب القومية .
- قانون التجارة ، المطبعة الميرية ١٢٩٩ هـ برقم د قوانين وأحكام ١٨١ ، ٤٤١ « بدار الكتب القومية » .
- قانون التجارة البحرى ( الأهلى ) مطبعة بولاق ١٣٠١ هـ / ١٨٨٣ .
- قوانين كوميانية الانجرارية المصرية بالوابورات ، دار الطباعة المصرية ، شوال ١٢٧٢ هـ برقم د قوانين ١٩٣ « .
- محمد رشدى : نظمات القومانية العريزية المصرية ، مصر ١٢٨١ هـ .
- محمد على ( الأمير ) : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمغفور له عباس باشا الأول دون جهة طبع أو تاريخ ، محفوظة برقم ( ح ٨٥١٣ ) دار الكتب القومية .

### ثالثا : رسائل جامعية وبحوث غير منشورة

- أحمد السيد محمد الزاملى :  
الموانئ البحرية على ساحل البصير الأحمر ، رسالة ماجستير  
بإشراف د/ محمد المعتصم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ،  
جامعة القاهرة ١٩٨٤ .
- أحمد الشريينى السيد :  
التجارة المصرية ١٨٤٠ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير بإشراف  
د/ رؤوف عباس ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة  
١٩٨٥ .
- أسامة محمد عدلى عبد المعطى :  
صناعة النقل البحرى ، بحث بإشراف الأستاذ محمد شفيق ميرا ،  
معهد ادارة اقتصاديات النقل البحرى ، الاكاديمية العربية للنقل  
البحرى بالاسكندرية ، د٠ .

- حسن سيد حسن :

ميناء الاسكندرية ، رسالة دكتوراه باشراف د/ محمود  
عصفور ، قسم الجغرافيا ، كلية البنات ، جامعة عين شمس  
١٩٨٢ .

- سعد بدير سعد الحلواني :

الحكم المصرى فى سواكن وملحقاتها ١٨٦٥ - ١٨٨٥ ، رسالة  
ماجستير باشراف د/ السيد محمد الدقن ، قسم التاريخ  
والحضارة ، كلية اللغة العربية ، جامعة الأزهر ١٩٨٧ .

- السيد خالد المطسرى :

ميناء دمياط ، دراسة فى جغرافية المدة ، رسالة دكتوراه ، قسم  
الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة . ١٩٧٤ .

- السيد سيد أحمد توفيق دياب :

البحرية المصرية خلال حكم اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، رسالة  
ماجستير باشراف د/ عمر عبد العزيز ، قسم التاريخ ، كلية  
الآداب ، جامعة طنطا عام ١٩٨٥ .

- شريف على حجازى :

النقل البحرى كأحد عناصر القوة البحرية ، بحث باشراف /  
محمد شفيق ميرا ، قسم ادارة اقتصاديات النقل ، الأكاديمية  
العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية د٠ ت .

- طلعت اسماعيل رمضان :

محمد شريف باشا ، رسالة ماجستير باشراف د/ احمد  
عبد الرحيم مصطفى ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عين  
شمس ١٩٧١ .

- عبد الحميد حمدى :

البضائع المنقولة بحرا والعناية بها « ضابط أول » ، بحث بمعهد  
دراسات الضباط البحريين ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ،  
الاسكندرية ١٩٧٥ .

- د٠ محمود أبو العلا محمد :

الجغرافية الاقتصادية للقطن فى مصر ، رسالة دكتوراه ، باشراف  
د/ محمد صبحى عبد الحكيم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ،  
جامعة القاهرة ١٩٧٤ .

— **نبيل عبد الحميد سيد احمد :**

الأجانب واثروهم فى المجتمع المصرى ١٨٨٢ — ١٩٢٤ ، رسالة  
ماجستير بإشراف د/ جمال زكريا ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ،  
جامعة عين شمس د.ت .

— **هارون احمد عثمان :**

نقل التجارة الدولية لجمهورية مصر العربية بالسفن النظامية ،  
المشكلات والحلول ، رسالة دكتوراه بإشراف د/ اسماعيل محمد  
هاشم ، د/ محمد سمير طوبار ، كلية التجارة ، جامعة الزقازيق  
من نوفمبر ١٩٨١ (نسخة محفوظة بمكتبة أكاديمية النقل البحرى —  
الاسكندرية ) .

— **وابعا : الدوريات :**

بيان اجمالى لاسمائها وسنواتها وأما بيان الاعداد والبحوث فهو  
موضع بالهامش : —

— الأسطول ( مجلة ) سنوات ١٩٥٣ ، ١٩٥٦ ، ١٩٦١ ، ١٩٦٨ ،  
١٩٧٢ ، ١٩٧٤ ، ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ .

— أركان حرب الجيش المصرى ( مجلة ) ١٨٧٥ م .

— الجيش المصرى ( مجلة ) العدد الثالث من المجلد الأول يناير ١٩٣٩ .

— الجوائب ( صحيفة ) اعداد متفرقة من سنوات ١٨٧١ ، ١٨٧٢ ،  
١٨٧٣ .

— سلك حديد الحكومة المصرية ( مجلة ) :

— العدد الثالث ، السنة الأولى ، مارس ١٩٣٢ .

— العدد التاسع السنة التاسعة سبتمبر ١٩٣٦ .

— كلية الحقوق « جامعة فؤاد الأول » ( مجلة ) العدد الاول ، السنة  
الثانية ، يناير — مارس ١٩٤٥ .

— المجلة التاريخية المصرية ، المجلد ٣٣ القاهرة ١٩٨٦ .

— المقتطف ، الجزء الثانى ، المجلد ٨٤ فبراير ١٩٣٤ .

— وادى النيل (صحيفة) ( اعداد متفرقة ) من أعوام ١٨٦٩ ، ١٨٧٠ .

— الوقائع المصرية ( بالاضافة الى مستخرجات دار الوثائق القومية )

اعداد من أعوام : ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ ، ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ ، ١٨٧٠ ،

١٨٧١ ، ١٨٧٣ ، ١٨٧٤ ، ١٨٧٥ ، ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ، ١٨٧٨ ،

١٨٧٩ .

## خامساً : مراجع بالملفة العربية

- إبراهيم عبد المسيح :  
دليل وادى النيل لعمادى ١٨٩١ ، ١٨٩٢ ، مصر د ٠ ت .  
٠١ بونيفيه :  
الدولة والنظم الاقتصادية فى الشرق الاوسط ، ترجمة ، راشد  
البراوى ، القاهرة ط ١ / ١٩٥٣ .  
- د ٠ اجيه يونان جرجس :  
البحر الاحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العالمى ،  
مكتبة غريب ، الفجالة ، القاهرة / ١٩٧٩ .  
- د ٠ احمد احمد الحته :  
تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، النهضة المصرية  
القاهرة ، ط ٢ / ١٩٥٥ ، ط ٣ / ١٩٥٨ .  
- احمد زكى :  
السفر الى المؤتمر ، المطبعة الكبرى الاميرية ، بولاق مصر ط ١ /  
١٨٩٣ .  
- د ٠ احمد السعيد سليمان :  
تأصيل ما ورد فى الجبرتى من الدخيل ، دار المعارف ، القاهرة /  
١٩٧٩ .  
- احمد شفيق :  
مذكراتى فى نصف قرن ، جزء اول ، مطبعة مصر ، القاهرة ،  
ط ١٣٥٢ هـ .  
- د ٠ احمد عيد الرحيم مصطفى :  
مصر والمسألة المصرية ١٨٧٦ - ١٨٨٢ ، دار المعارف ،  
القاهرة / ١٩٦٥ .  
- علاقات مصر بتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ،  
دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٧ .  
- عصر حككيان ، مصر النهضة ، مركز وثائق وتاريخ مصر  
المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٩٠ .  
- احمد كمال الطويجى :  
النقل البحرى فى مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة  
ط ١ / ١٩٥٩ ، ط ٢ / ١٩٦٢ .

- الانفتاح ، مفهوم مصطلحات البحرية التجارية والتجارة الخارجية ، القاهرة ، د. ت .

- الاسماء الية البريطانية :

- التخصص فى الفن البحرى ، ترجمة محمد وسيم غالى وآخريين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٤ .

- الفن البحرى العام ( ج ١ ) ، ترجمة محمد حسين احمد وآخريين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٥ .

- الفن البحرى العام ( ج ٢ ) ، ترجمة حسين على حسن وآخريين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٥ .

- اسماعيل سرهنك :

جقائى الاخبار عن بول البصار - جيزم اول ، مطبعة بولاق ، مصر / ١٣١٢ هـ .

- جزء ثان ، مطبعة بولاق ، مصر / ١٣١٤ هـ .

- الميرت فارمان :

مصر وكيف غدر بها : ترجمة عبد الفتاح عنایت ، مراجعة على جمال الدين عزت المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر ، القاهرة / ١٩٦٤ .

- الكسندر شولش :

مصر للمصريين ، أزمة مصر الاجتماعية والسياسية ١٨٧٨ - ٨١٨٢ ، ترجمة د. رؤوف عباس حامد ، دار الثقافة العربية ، القاهرة / ١٩٨٢ .

- د. أميرة صنفى :

دروس فى القانون البحرى ، جزء اول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٧٤ .

- امين سبأى :

تقويم النيل - المجلد الاول من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة / ١٩٣٦ .

- المجلد الثانى من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة / ١٩٣٦ .

- المجلد الثالث من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة / ١٩٣٦ .



- ٥٠ - أمين محمود عبد الله :  
الجغرافية التاريخية لمحوض البحر الأحمر ، الطبعة الحديثة ،  
اسيوط ، مصر / ١٩٧١ .
- ٥١ - أمين مصطفى عفيفي :  
تاريخ مجير الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث ، الانجلو  
المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٥١ .
- ٥٢ - اميل لودفيغ :  
البحر المتوسط ، ترجمة « جابل زعيتر » ، دار المعارف ، مصر /  
١٩٥٢ .
- ٥٣ - د. النور عبد الملك :  
نهضة مصر ، تطور الفكر والايولوجية فى نهضة مصر الوطنية  
١٨١٥ - ١٨٩٢ ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٢ .
- ٢٩ - بنت بطوطة :  
صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا ،  
دمياط ، مصر د. ت .
- ٥٤ - تيودور رونشتين :  
تاريخ المسألة المصرية ١٨٧٥ - ١٩١٠ ، ترجمة عبد الحميد  
المعبادى ، محمد بدران ، مطبعة الاعتماد ، جيز / ١٩٢٢ .
- ٥٥ - جابريل باير :  
تاريخ ملكية الاراضى الزراعية فى مصر الحديثة ١٨٠٠ - ١٩٥٠  
« ترجمة » عطيات محمود جاد ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .
- ٥٦ - جاكولين بيريه :  
اكتشاف جزيرة العرب ، خمسة قرون من المغامرة ، تعريب ،  
قدرة قلمجى ، دار المعارف ، بيروت / ١٩٦٢ .
- ٥٧ - جامعة الاسكندرية :  
تاريخ البحرية المصرية ، مطابع الاهرام التجارية ، القاهرة  
/ ١٩٧٢ .
- ٥٨ - جان بيير :  
دراسات فى التاريخ الاجتماعى لمصر الحديثة ، ترجمة د.  
عبد الخالق لاشين ، محمد عبد الحميد فهمى الجمال ، مكتبة  
عين شمس ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٧٦ .

- د. جعفر عبد السلام :  
قواعد العلاقات الدولية فى القانون الدولى والشريعة الاسلامية،  
مكتبة السلام ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٨٥ .
- د. جمال حمدان :  
شخصية مصر ، المجلد الثانى ، عالم الكتب ، القاهرة /  
١٩٨١ .
- د. جمال الدين محمد سعيد :  
اقتصاديات مصر ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ، ط ٢ /  
١٩٦٤ .
- جميل خاتكى :  
البحرية المصرية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ٤٧ / ١٩٤٨ .
- جورج جندى بك ، جاك تاجر :  
اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ، دار الكتب المصرية ،  
القاهرة / ١٩٤٧ .
- جورج لوفران :  
تاريخ التجارة « ترجمة » هاشم الحسينى ، دار مكتبة الحياة،  
بيروت ، د. ت .
- جورج يانج :  
تاريخ مصر من عهد المماليك الى نهاية حكم اسماعيل « ترجمة »  
على احمد شكرى ، مطبعة الرحمانية ، القاهرة / ١٩٣٤ .
- جون مارلو :  
تاريخ النهب الاستعماري لمصر ١٧٩٨ - ١٨٨٢ « ترجمة » د.  
عبد العظيم رمضان ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧١ .
- د. حسن كمال :  
اصول التجارة الدولية ، مطبعة الطنانى ، عابدين ، القاهرة .  
ط ٢ / ١٩٦٥ .
- حسن محمد نويش :  
الوزارات المصرية فى ظل حكم الاسرة العلوية ، الجزء الاول،  
مطبعة الابتهاج ، مصر ، ط ١ / ١٩٢٤ .

- د. حسين خلاف :  
التجديد فى الاقتصاد المصرى الحديث ، دار احياء الكتب العربية ،  
القاهرة ، ط ١ / ١٩٦٢ .
- د. حلمى احمد شلبي :  
فصول فى تاريخ تحديث المدن فى مصر ، مصر النهضة ، مركز  
وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .
- د. حمد الله مصطفى :  
التطور الاقتصادى والاجتماعى فى السودان ١٨٤١ - ١٨٨١ ،  
دار المعارف ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٨٥ .
- دار الكتب المصرية :  
اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، القاهرة /  
١٩٤٥ .
- دافيدس لاندز :  
بنوك وباشوات ، ترجمة د. عبد العظيم انيس ، دار المعارف ،  
القاهرة / ١٩٦٨ .
- سويش النخيلي :  
السنن الاسلامية على حروف المعجم ، جامعة الاسكندرية /  
١٩٧٤ .
- د. راشد البراوى :  
مجموعة الوثائق السياسية ، الجزء الاول ، المركز الدولى لمصر  
والسودان وقناة السويس ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ،  
ط ١ / ١٩٥٢ .
- د. رؤوف عباس حامد :  
النظام الاجتماعى فى مصر فى ظل الملكيات الزراعية الكبيرة  
١٨٣٧ - ١٩١٤ ، دار الفكر الحديث للطباعة والنشر ، القاهرة ،  
ط ١ / ١٩٧٣ .
- محاضرات فى التاريخ الاقتصادى ، دار النهضة العربية ،  
القاهرة / ١٩٨٢ .
- رمزى ميخائيل جيد :  
تطور الخبر فى الصحافة المصرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ،  
القاهرة / ١٩٨٥ .

- **زكى محمد مهاد :**  
الاعلام الشرقية في المائة الرابعة عشرة الهجرية ، الجزء الثانى ،  
القاهرة / ١٩٥٠ .
- **د زين العابدين شمس الدين نجم :**  
منية بورسعيد ١٨٥٩ - ١٨٨٢ ، هيئة الكتاب ، القاهرة /  
١٩٨٧ .
- **د سعاد ماهر :**  
البحرية فى عصر الاسلامى وآثارها الباقية ، دار الكتب العربى  
للطباعة والنشر ، وزارة الثقافة ، القاهرة / ١٩٩٧ .
- **د سمير محمد طه :**  
الملاحة البحرية فى عهد محمد سميد باشا ، مكتبة سفيد رافت ،  
جامعة عين شمس ، القاهرة / ١٩٨٤ .
- **سلامة عبد الله :**  
مقدمة القرانين ، مطبعة رمسيس ، القاهرة / ١٩١٣ .
- **د السيد حسين جلال :**  
الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ١٨٦٩ - ١٨٨٢ ،  
هيئة الكتاب ، فرع الاسكندرية ، ط ١ / ١٩٧٩ .
- **د شوقى الجمل :**  
سياسة مصر فى البحر الاحمر فى النصف الثانى من القرن  
التاسع عشر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٤ .
- **د صالح رمضان :**  
الحياة الاجتماعية فى عهد الخديوى اسماعيل ، منشأة المعارف ،  
الاسكندرية / ١٩٧٧ .
- **د صلاح الدين على الشامى :**  
النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية / ١٩٧٦ .
- **د عبد الحكيم الوفاعى :**  
الاقتصاد السياسى ، جزء اول ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٣٩ .
- **عبد الرحمن الرفاعى :**  
عشر اسماكتين - جزء اول ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ٣ / ١٩٦٨  
جزء ثان ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ٤ / ١٩٨٧ .

- د. عبد العزيز سليمان نوار :  
المصانع البريطانية في انهار الحواقي ، نزاعة وثائقية ، الانجلو  
المصرية ، القاهرة / ١٩٦٨ .
- د. عبد العزيز محمد الشكوتى :  
- قتلة السويس ، والسيارات السياسية التي اختلقت بانتمائها ،  
الجزء الأول ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة /  
١٩٧١ .
- مدينة السويس ومنطقتها في العصر الحديث ، مطابع سجل  
الحرب ، السويس ، د. ٥٠ .
- د. عبد العزيز مهنا :  
اقتصاديات النقل ، مطبعة الاعتماد ، مصر ، ط ٢ / ١٩٣٩ .
- عبد الغفار محمد :  
الدولة العلية واليونان ولايات البلقان ، مطبعة فشيقة ، مصر /  
١٣١٣ هـ .
- عبد الله حسين :  
السودان من التاريخ القديم الى رحلة البعثة المصرية ، الجزء  
الأول ، المطبعة الرحمانية ، مصر ، ط ١ / ١٩٣٥ .
- عزيز خاتكي :  
- التشريع والقضاء قبل انشاء المحاكم الاهلية ، المطبعة العصرية ،  
مصر / اغسطس ١٨٧٩ .
- طرائف تاريخية ، المطبعة العصرية ، الفجالة ، مصر ، د. ٥٠ .
- تركيا واتاتورك ، المطبعة المصرية ، د. ٥٠ .
- علي شلش :  
مصر الفتاة « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ،  
هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٩٠ .
- علي ميسارك :  
- الخطط الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وباندها القديمة الشهيرة ،  
الجزء السابع من المجلد الثاني والجزء الثامن عشر ، المطبعة  
الاميرية ، بولاق مصر ، ط ١ / ١٤٠٥ .
- الميزان في الاقيسة والاوزان ، المطبعة الميرية ، بولاق مصر /  
١٣٠٩ هـ .

- د. فاروق عثمان أياظة :

عبد والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، هيئة الكتاب ،  
القاهرة / ١٩٧٦ .

- د. فاطمة علم الدين عيد الواهد :

تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر في عهد الاحتلال  
البريطاني ١٨٨٢ - ١٩١٤ « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ  
مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .

- فالتر هنتس :

المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المترى « ترجمة »  
كامل العسلي ، الجامعة الأردنية ، عمان / ١٩٧٠ .

- فريدريكو أميتشي :

الاستاسيتك أو مبادئ فيما يتعلق بالديار المصرية ، الجزء  
الأول « ترجمة » عيسى ندر ، سعيد البستاني ، مطبعة عمسوم  
الجهادية / ١٩٣٦ هـ .

- فريدريكو بنولا بك :

مصر والجغرافيا « ترجمة » أحمد زكي ، المطبعة الميرية ، بولاق ،  
مصر / ١٣١٥ هـ .

- فؤاد حسن حافظ :

تاريخ الشعب الأرمني منذ البداية حتى اليوم ، دار نوبار للطباعة  
القاهرة / ١٩٨٦ .

- فؤاد كسوم :

النظارات والوزارات المصرية ، الجزء الأول ، مركز وثائق  
وتاريخ مصر المعاصر ، دار الكتب ، القاهرة / ١٩٦٩ .

- فليب جيلاد :

قاموس الإدارة والقضاء :

- المجلد الأول ، الاسكندرية / ١٨٩٠ .

- المجلد الثاني ، الاسكندرية / ١٨٩١ .

- المجلد الثالث ، الاسكندرية / ١٨٩١ .

- المجلد الرابع ، الاسكندرية / ١٨٩٢ .

- المجلد الخامس ، الاسكندرية / ١٨٩٤ .

- المجلد السادس ، الاسكندرية / ١٨٩٥ .

- كلوت بك :

لجنة عامة الى مصر ، ج ٢ « تعريب » محمد مسعود ، القاهرة ،  
١٩٥٥ .

- د. ليونار تشامبرز رايت :

سياسة الولايات المتحدة الأمريكية ازاء مصر ١٨٣٠ - ١٩١٤  
«ترجمة» ، د. فاطمة علم الدين ، مراجعة د. يونان لبيب رزق  
مينة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٧ .

- محمد أمين فؤاد وآخرون :

مذكرات في خدمة الموانئ ، مطبعة النصر ، القاهرة / ١٩٦٩ .

- محمد بيرم الخامس التونسي :

صفوة الاعتبار بمستودع الأمصار والاقططار ، تصحيح محمد  
قشيشة ، الجزء الرابع مصر ، ط ١ / ١٣٠٣ هـ .

- محمد حمدي المناوي :

نهر النيل في المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة والنشر ،  
القاهرة / ١٩٦٦ .

- د. محمد زكي المسير :

العلاقات الاقتصادية الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،  
ط ٢ / ١٩٨١ .

- محمد السنوسي :

الرحلة الحجازية ، الجزء الثاني ، تحقيق د. علي الشنوفى ،  
الشركة التونسية للتوزيع ، تونس / ١٩٨١ .

- م. شكري :

دليل الاساتنة ، مطبعة جرجى عزوزى ، اسكندرية / ١٩٠٩ م .

- د. محمد صبرى :

- تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليوم ، دار الكتب  
المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٢٦ .

- مصر في افريقيا الشرقية هرر وزيلغ وبربرة ، مطبعة مصر ،  
القاهرة / ١٩٣٩ .

- محمد صفا بك :

دليل الاساتنة ، عاصمة الخلافة العظمى ، مطبعة العبدل ،  
استانبول / ١٣٣١ هـ .

- د. محمد طلعت الخطيب :

دراسات في القانون البحري ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ،  
ط ١ ، ١٩٥٦ .

- دروس في القانون البحري ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ،

- د. محمد عبد الفتاح سعودي :

الجغرافيا والعلاقات السياسية والفولية ، المكتبة التوثيقية ،  
القاهرة / ١٩٨٢ .

- محمد علي الفتحي :

الدراسات اللامعات في منتخبات اللغات ، أستانبول / ١٩٢٢ هـ .

- محمد فتحي عوض الله :

قصة الفحم في مصر ، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر ،  
القاهرة / ١٩٦٨ .

- م. ف. ستيون وليمر :

بريطانيا والدول العربية، عرض للعلاقات الانجليزية العربية  
« ترجمة » د. احمد عبد الرحيم مصطفى ، مراجعة د. احمد  
عزت عبد الكريم ، الانجلو المصرية ، القاهرة ، د. ت .

- محمد فرغلي :

الملاحه البحرية الالكترونية ، مراجعة ياقوت أمين ، منشأة  
المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٧٩ .

- د. محمد فؤاد شكرى :

- الحكم المصري في السودان ١٨٢٠ - ١٨٨٥ ، دار الفكر  
العربي ، القاهرة / ١٩٤٧ .

- مصر والسودان تاريخ وحدة وادنى النيل السياسية ١٨٢٠

- ١٨٩٩ ، دار المعارف ، مصر / ١٩٥٧ .

- د. محمد فؤاد شكرى وآخرون :

بناء دولة مصر محمد علي ، مطبعة لجنة التأليف والنشر  
والترجمة ، القاهرة / ١٩٤٨ .

- د. محمد فهمي لهيلة :

تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة ، المطبعة الزهرمانية،  
مصر / ١٩٣٨ .



- د. محمد كامل أمين ملش :  
- شرح القانون البحري ، وعلى ، ~~وغيره~~ ، الجزء الأول ، مطبعة  
مصطفى البابي الحلبي ، مصر ، د. هـ .  
- للجزء الثاني ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٤٧ .  
- الملاحه الداخلية في التفتيح العزيز القانون ، مطبعة التراسات  
العربية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٥٦ ، ط ٢ / ١٩٦٠ .  
- شرح القانون التجاري الاصل ، القاهرة ، د. هـ .
- محمد لمييع البتالوني :  
الرحلة الحجازية لولى النعم الحاج عباس حلمي الثاني ، مطبعة  
الجمالية ، مصر ، ط ٢ / ١٩١١ .
- محمد مختار باشا :  
التوفيقات الالهامية فى مقارنة التواريخ الهجرية بالصين  
الأفريقية والقيطية ، الجزء الثاني ، تحقيق ، د. محمد عمارة ،  
القاهرة / ١٩٨٠ .
- محمد وسيم غالى :  
الفن البحرى الحديث لضباط اعلى البحار ، الهيئة المصرية العامة  
للكتاب ، فرع الاسكندرية ٧٧ / ١٩٧٨ .
- محمود جلال الدين الجمل :  
بورسعيد ملتقى الشرق والغرب ، دار الفكر العربى ، القاهرة /  
١٩٥٤ .
- د. محمود سمير الشوقاوى :  
القانون البحرى ، جزء اول ، القاهرة / ١٩٦٦ .
- د. محمود عبد الهادى :  
المعارف البحرية ، دار نشر الثقافة ، الاسكندرية / ١٩٤٧ .
- د. محمود نجيب ابو الليل : الصحافة الفرنسية فى مصر منذ  
نشأتها الى ١٩١٤ م ، منشور ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٦ .
- د. مصطفى الحفناوى :  
- قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ، الجزء الثانى و الثلاث  
المصرى البريطانى ، مطبعة أخبار اليوم ، القاهرة / ١٩٥٣ .  
- قناة السويس ، مكتبة الأنجلو ، القاهرة / ١٩٥٦ .

- د<sup>•</sup> نجيب بكير :
- القواعد التجارية والبحرية ، مكتبة عين شمس ، القاهرة / ١٩٧٥
- د<sup>•</sup> نعيم زكى فهمي :
- طريق التجارة الدولية بين الشرق والغرب وأواخر العصور  
الوسطى ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٢ .
- هيلين آن ريفلين :
- الاقتصاد والإدارة . فى مصر فى مستهل القرن التاسع عشر ،  
ترجمة د<sup>•</sup> أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصطفى الحسينى ،  
دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٧ .
- وزارة المواصلات :
- تاريخ البريد فى مصر ، المطبعة الأميرية ، القاهرة / ١٩٢٤ .
- وزارة النقل البحرى :
- النقل البحرى ، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، القاهرة /  
١٩٧١ .

### سادسا : مراجع بلغات أجنبية :

- Grouhley, A. E. : — The Economic development of  
Modern Egypt, Longmans Green  
& Co., London, First pb, 1938.
- The Investment of Foreign Capital  
in Egypt in Companies and  
Public Debet, Cairo 1936.
- Guindi, G. Bey & Tager, J : Ismail d'après des Docu-  
ments Officillis, le Caire , 1946.
- McCoan : Egypt as It is , London, 1877.
- Regny, De, E : Statistique de L'Egypt.  
— Tome 1, Alexandrie 1870.  
— Tome 2, Alexandrie 1871.  
— Tome 3, Alexandrie 1872.
- Sammerco, Anglo : Histoire de l'Egypt Moderne, Some  
Tome 3, "Le renga du Khedive  
Ismail", Le Caire, 1937.

★★★

## الفهرس

### الصفحة

٥	• • • • •	- اهداء
٧ - ١٠	• • • • •	- تقديم د/ يونان لبيب رزق
١١ - ١٤	• • • • •	- مقدمة المؤلف
١٥ - ٤٢		- تمهيد : البحرية التجارية قبيل ١٨٥٤ « ماهيتها والمعطيات الجغرافية وخلفيتها التاريخية »
١٧	• • • • •	اولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته
٢٧	• • • • •	ثانيا : الخلفية الجغرافية
٢٢	• • • • •	ثالثا : الخلفية التاريخية
٤٢ - ١٣٠	• • • • •	- الفصل الأول : ظروف قيام النشاط البحري التجارى المصرى
٤٥		اولا : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية
٥٢	• • • • •	ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى ( حركة التجارة الخارجية - حركة الركاب - حركة البريد )
٦٥	• • • • •	ثالثا : تطور الاصلاحات الملاحية : ( موانئ البحر المتوسط - موانئ البحر الأحمر - الفنارات وعلامات الارشاد «الشمندورات» - قناة السويس واثرها فى تطور الحركة الملاحية - اصلاحات اخرى )
١٣١ - ٢٠٠		- الفصل الثانى : قيام البحرية التجارية المصرية
١٣٤	١٨٦٢ - ١٨٥٤	اولا : فى عهد محمد سعيد باشا
١٣٤	• • • • •	- ارماسات قيام بحرية مصرية « شركة وابورات البحر الأحمر »

## الصفحة

١٣٨	• • • • •	الشركة المجدية
١٤٤	• • • • •	مصلحة الوابورات المجدية
١٤٩	• • • • •	ثانها : فى عهد الخديوى اسماعيل باشا
١٨٦٤ - ١٨٧٩	• • • • •	
١٤٩	• • • • •	الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية
١٦٨	• • • • •	الشركة المصرية
١٩٤	• • • • •	مصلحة وابورات الموصلة الخديوية
٢٠١ - ٢٦٠	• • • • •	الفصل الثالث : الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية
٢٠٤	• • • • •	اولا : الجمعية العمومية
٢١٩	• • • • •	ثانيا : مجلس الادارة
٢٣٧	• • • • •	ثالثا : ديوان العموم
٢٦١ - ٢٤٨	• • • • •	الفصل الرابع : ادارة السفن وشئون الأفراد
٢٦٣	• • • • •	اولا : طاقم السفينة
٢٧٩	• • • • •	ثانيا : نظم وظروف الاستخدام
٢٨٨	• • • • •	ثالثا : الأجور ونظم الصرف
٢٠٨	• • • • •	رابعا : الترفيعات
٢١٤	• • • • •	خامسا : التحقيقات والجزاءات
٢٢٠	• • • • •	سادسا : الاجازات
٢٢٩	• • • • •	سابعا : الانتقال بالسكة الحديدية
٢٣٠	• • • • •	ثامنا : الملابس
٢٣٢	• • • • •	تاسعا : التأمينات
٢٤٣	• • • • •	عاشرا : المياه
٢٤٤	• • • • •	حادى عشر : اسكن العاملين

الفصل الخامس : سفن البحرية التجارية المصرية

٤٣٦ - ٣٤٩

وتطورها

أولا : السفن البخارية

- تطور أعداد السفن البخارية « التطور

السكى » (\*)

- تطور تصميمات السفن البخارية وتجهيزاتها

« التطور الكيفى »

- تزويد السفن بالوقود

ثانيا : السفن الأخرى ( غير البخارية )

ثالثا : السفن تاريخيا فى ظروف الشراء

والاصلاحات

الفصل السادس : التوكيلات الملاحية

أولا : ماهية عمل الوكلاء الملاحين

ثانيا : ظروف مرور السفن وانشاء التوكيلات

الملاحية

ثالثا : بيان التوكيلات الملاحية :

أولا : توكيلات سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها

( الاسكندرية - بور سعيد - يافا - حيفا

- يافا - بيروت - طرابلس ( الشام ) - اللاذقية

- الاسكندرية - مرسين - قبرس - رودس -

قوسطنطينية - كريت - ساقز - جشمة -

ازمير - مدلى - جنق قلعة - الاسكندرية -

كليوبولى - قوله - سبلانك - غلوس - سيرا -

بيريه - كورفو - تريسته - فننزيه - أنكونه -

برنديزى - لندن - ليفربول )

ثانيا : توكيلات سواحل البحر الأحمر :

( السويس - القصير - ينبع - جدة - سواكن -

مصوع - الجوهيدة - عدن )

(\*) ورد رقم هذه السلسلة غلطاً فى الترقيم « ٢٢٥ » وصحت « ٢٥٢ »

## الصفحة

٥٣١ - ٦٧٢	- الفصل السابع : دور السفن التجارية المصرية في النشاط الخارجى . . . . .
٥٣٢	اولا : الاسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية . . . . .
٥٤٧	ثانيا : دور السفن التجارية فى الربط بين مصر والخارج ( خطوط البحر المتوسط وامتداداتها - خطوط البحر الأحمر ) . . . . .
٥٧٦	ثالثا : دور السفن التجارية فى نقل التجارة الخارجية « مؤشر عام - تجارات وتجار - اولا : منقولات السفن المصرية فى تجارات البحر الأحمر - ثانيا : فى تجارات البحر المتوسط - ثالثا : دورها فى منع تجارة الرقيق » . . . . .
٦١٦	رابعا : دور السفن فى نقل الركاب . . . . .
٦٣٠	خامسا : فى نقل البريد . . . . .
٦٤٠	سادسا : فى نقل خصوصيات الميرى ( المحمل - الركاب - مهام اخرى ) . . . . .
٦٥٨	سابعا : فى دعم الاسطول الحرسى ( اولا : النقل - ثانيا : امور خاصة - ثالثا : بالنسبة للمعارك والارساليات الحربية ، حملة المكسيك - ثورة صعيد - حرب كريت - حرب الحبشة - حرب البلقان - الحرب الروسية التركية ) . . . . .
٦٧٩ - ٦٧٢	- ملاحق التراسمة . . . . .
٧٠٠ - ٦٨٠	- قائمة المصادر والمراجع . . . . .

مطبع الهيئة المصرية العامة للكتاب

دفا ل

رقم الإيداع بدار الكتب ٥١١٥ / ١٩٩٢

ISBN - 977 - 01 - 3077 - X



